* Année 1958-1959. — N° 44 A. N. Le Numéro : 50 francs. Mardi 30 Juin 1959 *

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.

(*Compte chèque postal: 9063.13, Paris.*)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 31, QUAI VOLTAIRE, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
1re Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1959

COMPTE RENDU INTEGRAL — 33e SEANCE

1re Séance du Lundi 29 Juin 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1107).

2. — Contestation d'opérations électorales (p. 1107).

3. — Centre technique interprofessionnel des fruits et légumes. — Renvoi pour avis d'une proposition de résolution (p. 1108).

4. — Nomination de représentants de l'Assemblée nationale au sein de divers organismes extraparlementaires (p. 1108).

5. — Equipement économique général. — Discussion d'un projet de loi de programme (p. 1108).

MM. Marcellin, Ruais, Denvers, rapporteurs spéciaux; Arrighi, rapporteur général; Larue, rapporteur spécial; Féron, Privet, Rey, Dumortier, Labbé, Laurin, rapporteurs pour avis.

Suspension et reprise de la séance.

M. Lemaire, président de la commission de la production et des échanges.

Discussion générale: MM. Van der Meersch, Dreyfous-Ducas.

Renvoi de la suite du débat

6. — Ordre du jour (p. 1130).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 26 juin a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONTESTATION D'OPERATIONS ELECTORALES

M. le président. En application de l'article 34 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, j'ai reçu avis d'une requête relative à une contestation d'opérations électorales.

Acte est donné de cette communication qui sera publiée en annexe au compte rendu intégral des séances de ce jour.

— 3 —

CENTRE TECHNIQUE INTERPROFESSIONNEL DES FRUITS ET LEGUMES

Renvoi pour avis d'une proposition de résolution.

M. le président. La commission des finances, de l'économie générale et du plan demande à donner son avis sur la proposition de résolution de M. Thomazo, tendant à inviter le Gouvernement à rapporter l'arrêté interministériel du 24 septembre 1952 et les arrêtés ministériels des 3 avril et 30 décembre 1954 portant institution d'un Centre technique interprofessionnel des fruits et légumes (N° 126).

Conformément à l'article 13, paragraphe II, des règles provisoires de fonctionnement, je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 4 —

NOMINATION DE REPRESENTANTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE AU SEIN DE DIVERS ORGANISMES EXTRA-PARLEMENTAIRES

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de membres chargés, en application de la loi, de représenter l'Assemblée nationale au sein de divers organismes extra-parlementaires.

Les candidatures ont été publiées à la suite du compte rendu intégral de la séance du vendredi 26 juin 1959 et affichées le même jour.

Sauf opposition, signée par trente députés au moins et formulée contre l'une ou plusieurs d'entre elles avant l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, ces candidatures seront considérées comme ratifiées et la nomination prendra effet à l'expiration dudit délai.

Les nominations seront publiées à la suite du compte rendu intégral.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 5 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (nos 55, 160, 129).

La conférence des présidents, réunie le 26 juin 1959, conformément à l'article 22 du règlement provisoire, a réparti comme suit le temps réservé à ce débat, soit 16 heures, compte non tenu de suspensions éventuelles:

Gouvernement: 2 heures 30 minutes;

Commission des finances: 1 heure 30 minutes;

Commission de la production et des échanges: 1 heure 30 minutes;

Groupe de l'Union pour la nouvelle République: 3 heures 45 minutes;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale: 2 heures;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique: 1 heure 15 minutes;

Formation administrative des élus d'Algérie et du Sahara: 1 heure 10 minutes;

Groupe socialiste: 1 heure;

Formation administrative des non-inscrits: 45 minutes;

Isolés: 35 minutes.

Il a paru possible d'éviter de consacrer à cette discussion la séance de demain soir, mardi.

Dans cette heureuse éventualité, la conférence d'organisation des débats, qui doit se réunir demain, prendrait forme de conférence des présidents, afin de proposer à l'Assemblée d'avancer d'une séance l'ouverture du débat sur la promotion sociale.

Trois séances, au lieu de deux, seraient ainsi consacrées à ce débat, ce qui paraît correspondre à son importance.

Je me permets cette précision afin d'éviter toute surprise le cas échéant.

La parole est à M. Marcellin, rapporteur spécial, pour l'énergie électrique, de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Raymond Marcellin, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, M. le ministre de l'industrie et du commerce analysera devant vous le programme relatif à l'énergie électrique.

D'autre part, mon rapport écrit a été imprimé et distribué. Aussi me contenterai-je de formuler quelques brèves observations.

La somme des investissements à réaliser dans le secteur de l'équipement électrique est de 883 milliards pour trois ans. Cette somme, fort importante, s'explique par la nécessité de faire face à une consommation d'électricité qui augmente d'année en année et qui va doubler en huit ans, alors que récemment encore elle ne doublait qu'en dix ans.

D'où proviennent les moyens de financement de ce programme de 883 milliards ? Ils proviennent essentiellement du fonds de développement économique et social, des emprunts à long terme et des crédits bancaires.

Quant aux ressources propres d'Electricité de France et de la compagnie nationale du Rhône, elles ne participent au financement que pour une part relativement faible. D'après les prévisions actuelles, cette participation sera, pour chacune des années 1960, 1961 et 1962, de 90 milliards environ.

Il est bien difficile qu'il en soit autrement, d'abord parce que les travaux neufs à réaliser par Electricité de France chaque année sont extrêmement importants: ils représentent environ 70 p. 100 du chiffre d'affaires global de cette entreprise; ensuite, pour recourir à un autofinancement, il faudrait augmenter notablement le prix de l'électricité, ce qui n'est pas possible, le prix de l'électricité étant un élément important du coût de la vie.

Depuis 1938, le taux d'accroissement du prix de l'électricité est resté, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'ensemble des prix des produits industriels.

Dans mon rapport écrit, j'ai évoqué quelques-unes des mesures propres à améliorer la trésorerie des entreprises, j'ai parlé de l'aménagement des tarifs de vente et de l'étalement plus large de la consommation. Mais je voudrais signaler au Gouvernement que ces mesures ne sont pas exclusives d'une recherche systématique de toutes les économies possibles de gestion, et, à ce propos, j'espère que le Gouvernement fera connaître, au moment de la discussion budgétaire, au moins les premiers résultats de l'application de l'article 76 de la loi de finances pour 1959.

Je rappelle à l'Assemblée que cet article 76 est ainsi libellé:

« Sous l'autorité du Premier ministre, une commission comprenant des représentants du conseil d'Etat, de la Cour des comptes, du ministre des finances, du ministre chargé de la réforme administrative et, le cas échéant, des ministres intéressés, devra, avant le 1er avril 1959, définir un programme d'économies susceptible d'être réalisé immédiatement dans les services civils et militaires de l'Etat, les entreprises nationales et les organisations de sécurité sociale... » (*Applaudissements à droite.*)

Cet article 76 prévoit également qu'une commission doit proposer la création d'une institution de caractère permanent, chargée, entre autres tâches, de proposer des mesures de rationalisation dans les entreprises nationales.

Ma dernière observation est la suivante:

Au moment où le Gouvernement nous propose de voter 883 milliards de francs pour l'équipement électrique du pays, il serait nécessaire d'établir un plan pour en finir avec l'électrification des campagnes.

Il reste encore, mes chers collègues, environ quatre cent mille exploitations agricoles qui ne disposent pas du courant lumière.

Nous souhaitons que ce plan nous soit communiqué lors de la discussion budgétaire et qu'il prévoie l'achèvement à bref délai — peut-être dans un an — de cette électrification rurale. (*Applaudissements.*)

En conclusion, la commission des finances, de l'économie générale et du plan, après avoir entendu les explications du Gouvernement, a donné un avis favorable à l'adoption du programme d'équipement électrique qui est soumis à vos délibérations. (*Applaudissements.*)

M. Jean-Marcel Jeanneney, *ministre de l'industrie et du commerce.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. M. Buron, ministre des travaux publics et des transports, m'a chargé de l'excuser auprès de l'Assemblée nationale.

Il est cet après-midi en Allemagne où il confère, avec le ministre allemand des transports, sur la canalisation de la Moselle.

Rendez-vous avait été pris de longue date.

Mon collègue, qui m'a chargé d'écouter les observations concernant son département et de lui en faire part, sera présent à la séance de ce soir. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la S. N. C. F.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Mesdames, messieurs, le projet de loi de programme qui vous est soumis ne comporte aucune proposition pour les routes.

Nous en avons cherché l'explication dans la lettre du 29 avril de M. le Premier ministre à M. le président de l'Assemblée nationale. Cette lettre donne les raisons du choix des secteurs retenus.

Ces raisons sont essentiellement au nombre de quatre: une gestion plus rationnelle et moins coûteuse des secteurs envisagés; une politique d'investissements plus cohérente; la nécessité indiscutable dans laquelle le Gouvernement se trouvera de réaliser, dans un délai de trois ans, les opérations en cause; enfin, la condition qu'il s'agisse d'un secteur fondamental de l'économie.

Mesdames, messieurs, s'il est des raisons qui justifieraient un programme d'équipement du réseau routier, ce sont bien celles-là.

Politique plus rationnelle et moins coûteuse? Prenons l'exemple d'une technique courante dans les travaux publics: celle des matériaux enrobés. Ces matériaux valaient 6.500 francs la tonne en 1951. Après la création du fonds routier, qui avait suscité tant d'espoirs, ils valaient 3.500 francs la tonne. Leur prix est maintenant remonté à 5.500 francs la tonne, c'est-à-dire 2.000 francs d'augmentation, dont au moins 1.000 francs dus au fait que le matériel à grand rendement qui permet de les mettre en œuvre n'est utilisé qu'à 35 p. 100, donc mal utilisé.

Politique d'investissement plus cohérente? Vous connaissez le réseau routier du Nord. Quelles sont les relations essentielles dans le Nord: Paris-Calais, Paris-Amiens, Paris-Laon, Paris-Lille, Paris-Maubeuge. Si le Gouvernement prenait franchement la décision de réaliser l'autoroute Paris-Lille, croyez-vous qu'il serait nécessaire de continuer à faire des travaux d'investissement sur ces quatre itinéraires? Non, on les ferait pour les routes de rabattement de ces villes sur l'autoroute; de sorte que tous les investissements exécutés à l'heure actuelle l'auront été en pure perte le jour proche où l'autoroute aura été réalisée.

Quel que soit le côté vers lequel on se tourne, on voit la nécessité indiscutable de réaliser d'importants travaux routiers dans les trois ans.

S'agit-il du Marché commun? D'ici trois ans, dans les pays voisins du nôtre, l'autoroute Rotterdam-Naples sera une réalité, sauf au passage de la Suisse. Que ferons-nous alors? Nous assisterons impuissants à l'évasion de trafic touristique.

Considérons simplement l'accroissement du trafic qui est de 10 p. 100 par an. Croit-on que, dans cette période de trois ans, et sur une même surface de routes, on puisse continuer à lancer un nombre de véhicules croissant à un tel rythme, selon un accroissement minimum d'ici trois ans d'un million de véhicules à deux roues et d'un million de véhicules à quatre roues avec des vitesses croissantes?

Les résultats actuels, vous les connaissez: 180.000 victimes annuelles dont 8.000 morts minimum et un montant de dégâts et indemnités qui se situe entre 100 et 200 milliards de francs.

On parle de rentabilité. Certes, j'ai scrupule de parler de rentabilité quand il s'agit de victimes; mais je pense qu'il y a tout de même là matière à considération.

Enfin, si l'on se tourne vers les infrastructures fondamentales, le critère essentiel en est le trafic. Or, en 1956 — je n'ai obtenu de chiffres comparés que pour cette période — le total du trafic était pour les chemins de fer de 30,8 milliards de voyageurs-kilomètres et de 50 milliards de tonnes kilométriques. Pour les voies navigables, il était de 9,15 milliards de tonnes kilométriques. Pour les routes, il était de 87,5 milliards de voyageurs-kilomètre, de 15,5 milliards de tonnes kilométriques sans camionnage et de 20,2 milliards de tonnes kilométriques avec camionnage. C'est-à-dire, en tout état de cause, en unités de trafic, un montant supérieur à 100 pour la route et inférieur à 100 pour les chemins de fer.

Ainsi, rien n'explique, dans la lettre du Premier ministre, le silence du Gouvernement sur les routes. Il fallait donc en trouver ailleurs la raison. Peut-être est-ce l'existence du fonds d'investissement routier. Mais, j'éprouve les plus graves doutes à ce sujet et la commission m'a chargé de les exprimer.

Le fonds d'investissement routier ne signifie pas seulement des crédits de payement, mais également un programme pluriannuel de travaux. Cependant, depuis la création du fonds routier, chaque année les crédits de payement sont systématiquement amputés, ainsi que les crédits d'engagement. Vous connaissez les procédés utilisés pour les amputations: réduction des taux de prélèvement sur la taxe de consommation, non application du prélèvement sur l'augmentation de la taxe, prise en charge de la reconstruction des ponts, fixation d'un point en 1957, blocage des crédits en 1953, 1957, 1958, 1959.

Résultat: pour la période 1952-1956, le fonds routier devait recevoir 192 milliards; il n'a reçu que 146 milliards; compte tenu des amputations effectuées au profit de la reconstruction des ponts, les crédits ont été diminués de 30 p. 100. C'est-à-dire que le programme du fonds d'investissement routier de 1952-1956 a été amputé à 30 p. 100.

Les amputations de crédits d'engagement ont été considérables. Sur un programme 1957-1961 de 185 milliards pour les routes nationales, les autorisations d'engagement ont été de 4 milliards en 1958 et 11 milliards en 1959. Ce sont des chiffres ridicules.

A l'heure actuelle, le programme 1957-1961 n'est engagé qu'à 15 p. 100. Quel espoir fonder alors sur le F. I. R.? Peut-être, si les finances s'améliorent, que des amputations aussi fortes n'interviennent plus. Mais c'est avec stupéfaction que nous avons lu, dans l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative à la loi de finances, cette disposition qui supprime en fait le titre VIII du budget et dont on pourrait presque dire qu'elle a été rédigée à l'intention du fonds routier sans toutefois le nommer.

« Dans tous les autres cas... » — ceux-ci ne s'appliquent pas au fonds d'investissement routier — « ... l'affectation est exceptionnelle... » — il s'agit de l'affectation spéciale de ressources prélevées sur le budget général — « ... et ne peut résulter que d'une disposition de la loi de finances d'initiative gouvernementale. Aucune affectation n'est possible si les dépenses résultent d'un droit permanent reconnu par la loi. »

Il y a plus, mesdames, messieurs; vous étiez attachés, dans le fonds d'investissement routier — et nous y sommes tous attachés — à l'existence, à côté de la tranche nationale, d'une tranche locale. Or l'article 132 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 a supprimé cette tranche locale. D'ailleurs, il y a quelques semaines, vous vous en êtes fait l'écho auprès de M. le secrétaire d'Etat aux finances qui, le 29 mai 1959, a fait cette réponse qu'il me plaît de citer, car elle est extrêmement instructive et appelle, à mon avis, des éclaircissements:

« Ces ressources affectées, formant le titre VIII du budget, avaient été, en effet, dans le passé, à l'origine de nombreuses difficultés et nous avons constaté les uns et les autres que les prescriptions initiales n'ont été que rarement respectées. »

Notons ici le procès-verbal de carence que constituent ces propos!

« Les dépenses sur ressources affectées constituent, à l'intérieur de la présentation budgétaire, un élément de démembrement et sont à l'origine des difficultés. »

Propos pessimiste s'il en fut pour l'avenir du fonds d'investissement routier. Mais, dans un habile balancement, M. le secrétaire d'Etat aux finances reprenait:

« Cependant, pour rester dans la ligne des décisions parlementaires de 1951, il peut être souhaitable de continuer à regrouper à part les opérations correspondant au fonds d'investissement routier. »

Tout est là. Qu'entend M. le secrétaire d'Etat aux finances par « rester dans la ligne des décisions parlementaires » ? C'est essentiellement ce que nous désirons savoir.

Qu'est-ce que le fonds d'investissement routier ? C'est essentiellement un programme pluriannuel de travaux routiers, c'est un échéancier de crédits de payement pendant une période analogue, c'est, enfin, un certain rapport entre les crédits réservés aux tranches locales, d'une part, et ceux affectés aux tranches nationales, d'autre part. Je sais que c'est aussi, aux yeux du ministère des finances, un système de dépenses automatiques indexées sur la circulation. C'est là, je le sais également, un péché contre l'orthodoxie budgétaire, si ce n'en est un contre les intérêts de la route.

Mais si l'on invoque l'orthodoxie budgétaire pour freiner les travaux routiers, on ne devrait pas freiner les travaux routiers en violant l'orthodoxie budgétaire: et ici je veux parler de l'entretien des routes.

Vous savez ce qui se passe dans ce domaine: faute de crédits suffisants, on ne procède pas régulièrement et systématiquement aux travaux d'entretien des routes, les travaux nécessaires deviennent travaux de gros entretien et, finalement, travaux de réfection payés par dépenses d'investissements. En bref, si l'on n'engage pas chaque année les dépenses nécessaires pour le budget de fonctionnement, on les remplace inévitablement plus tard par des dépenses majorées en capital, et cela n'a jamais été de l'orthodoxie budgétaire. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

En bref, je pense que M. le secrétaire d'Etat aux finances n'a pas été suffisamment clair lorsqu'il a dit qu'il allait rester « dans la ligne des décisions parlementaires ». Aussi la commission des finances m'a-t-elle chargé de demander au Gouvernement quelles étaient ses intentions en matière de fonds d'investissement routier. Car puisqu'il n'y a pas de loi de programme annuelle et s'il n'y a plus de fonds national d'investissement routier, il n'y a plus rien pour les routes, et nous nous trouvons devant le néant. Et l'économie du pays ne saurait s'en accommoder.

J'aborde maintenant les questions relatives à la Société nationale des chemins de fer français. Pour bien les comprendre il faut se référer au troisième plan de modernisation et d'équipement. Qu'était ce plan et que visait-il ? Il visait essentiellement, d'une part, la reconversion des moyens de traction — c'est-à-dire le remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique et diesel — d'autre part, l'augmentation du trafic.

La réalisation de ces objectifs a été facilitée par l'intervention de techniques nouvelles: l'utilisation du courant à 25.000 volts et 50 périodes, qui permet dans ces investissements une économie de 30 p. 100 par rapport au courant continu, et l'intervention, dans la construction des locomotives diesel, de nouveaux moteurs de 1.300 chevaux, en attendant ceux de 2.000 et 3.000 chevaux, qui sont actuellement des espoirs raisonnables.

En outre, l'augmentation de la productivité devait être de 3 p. 100 par an et l'augmentation du trafic de 15 p. 100 pendant la durée du plan. En d'autres termes, le personnel devait rester constant de 1957 à 1961.

Mais deux facteurs sont venus bouleverser ces prévisions. D'une part les difficultés financières, sur lesquelles sont venues se greffer des restrictions et des mesures de restauration financières dont nous nous plaisons à féliciter le Gouvernement; elles auront néanmoins des répercussions sur le plan; d'autre part, contrairement aux prévisions, une diminution de trafic très nette; si celui-ci a été croissant jusqu'en 1957, à partir de cette année il a commencé à décroître et continue de décroître; de 53,6 milliards de tonnes-kilomètre en 1957, on estime qu'il va peut-être descendre à 51 milliards cette année. Je remarque en passant, d'ailleurs, que c'est là un excellent baromètre de l'activité économique du pays et qui n'avait pas été cité dans les exposés du Gouvernement sur la situation économique du pays.

Cette diminution n'a pas été, évidemment, sans répercussions sur le programme qui nous est soumis par le Gouvernement. Je vais examiner successivement cinq de ces répercussions: le retard dans l'électrification, le transfert de l'effort de l'électrification sur la dieselisation, la revision complète du programme de commande de wagons, la disjonction de toutes les opérations complémentaires — c'est-à-dire des opérations d'investissements fixes, par opposition aux opérations d'investissements en matériel roulant — enfin, la compression très forte des solutions de financement.

En ce qui concerne le premier point, l'électrification de la ligne Tarascon-Marseille et de Paris-Est qui devait être terminée à l'expiration du plan ne le sera qu'en 1962. Corrélativement, les nouvelles opérations engagées — essentiellement Creil—Aulnoye et Dijon—Neufchâteau — ainsi que quelques appendices, seront retardées d'autant, c'est-à-dire de un à deux ans.

M. Félix Kir. Quelle est la raison de ce retard ?

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Je vais vous le dire, monsieur le chanoine.

La raison est la suivante: outre le retard pris dans le premier plan, c'est la diminution des crédits mis à la disposition de la S. N. C. F.

Effectivement, le projet de loi de programme prévoit que 25 milliards de francs de crédits de payement seront mis, chaque année, à la disposition de la S. N. C. F. pour l'électrification; or, si l'on considère que les crédits mis à la disposition de la S. N. C. F. pour ces opérations étaient de l'ordre de 22 à 23 milliards de francs au début de la période de mise en application du plan, c'est-à-dire en 1953, et que les prix, depuis ce temps, ont augmenté de 21 p. 100, on voit qu'il s'agit d'une diminution très marquée. Un fait est encore plus net: si vous comparez l'échéancier des engagements de programme à celui des crédits de payement, vous constaterez qu'au début du plan de trois ans qui nous est proposé les crédits d'engagement représentent les trois-quart des crédits de payement tandis qu'à la fin ils ne sont plus que du tiers, c'est-à-dire que la période des vaches maigres commencera dès 1963 pour l'électrification.

Examinons maintenant le transfert des efforts de l'électrification sur la dieselisation. Si nous constatons que les commandes de locomotives électriques sont faites à une moyenne correspondant environ à celle prévue par le plan, nous remarquons une tendance à la diminution de l'achat de matériel électrique et, au contraire, une tendance à l'augmentation dans l'achat du matériel diesel.

C'est un phénomène naturel. En effet, si l'on considère que l'électrification aborde des lignes de trafic moins important, si l'on considère, d'autre part, que les commandes de matériel électrique destinées à faire face à l'augmentation de trafic qu'on avait prévue ont été faites en 1958 et 1959, il est tout à fait normal que les commandes actuelles soient en diminution; en fait, par rapport à l'année 1958, elles ont diminué d'un tiers en 1962.

Par contre, pour le matériel Diesel, l'accroissement est important.

En effet, l'électrification des lignes à grand trafic a une rentabilité optimum. Mais dès que le trafic diminue la rentabilité optimum va à la traction diesel pour les machines de faible et moyenne puissance. Or l'industrie construit des locomotives diesel de plus en plus puissantes: après les 800 chevaux du début, sortent maintenant des monomoteurs de 1.400 et 1.800 chevaux et bientôt, je le disais à l'instant, de 2.000 et 3.000 chevaux, ce qui signifie que la traction par diesel part à l'assaut des lignes à trafic important.

Le point d'équilibre entre la traction électrique et la traction diesel reste à trouver et il est naturel que la S. N. C. F. hésite devant de grosses commandes de matériel électrique.

Pour ma part, je n'éprouverais donc aucune inquiétude si je n'avais constaté, avec la commission, que la somme des commandes de motrices diesel et électriques marquait une diminution sensible à partir de 1962. Il nous semble dès lors

que le Gouvernement prend un risque, pour le jour que nous espérons proche de la reprise du trafic.

J'en arrive à la revision complète du programme de construction de wagons. C'est sur ce plan que le Gouvernement a profité à plein des constatations faites sur la réduction du trafic. On avait prévu des commandes de l'ordre de 7.850 wagons par an; elles tombent à 4.350. Celà ne revêtirait aucune importance — sauf en cas de reprise du trafic — si le Gouvernement n'avait pas disjoint systématiquement du plan les travaux complémentaires, c'est-à-dire les travaux d'investissements qui permettent de tirer un profit plus grand et une productivité plus élevée de la reconversion de la traction.

A mon sens, cette décision dénature complètement la loi, qui devient en fait une loi de programme des industries électriques et mécaniques, au lieu d'une loi de programme de transport par chemin de fer.

De plus le risque de cette disjonction est très grand. Bien sûr, il n'est pas dans la création d'un goulot d'étranglement du trafic; car le jour où celui-ci reprendrait, on remettrait en service de vieilles locomotives à vapeur ou des méthodes d'exploitation périmées; mais il est dans la diminution durable de la productivité et c'est ce qui compte.

En outre pour le Parlement, le procédé empêche tout contrôle *a priori* de l'exécution du plan, puisque celui-ci est séparé en deux, ce que contient la loi de programme, d'une part, et ce qui se trouvera dans les budgets annuels, d'autre part. Il y a là, de surcroît, une source de gaspillage, car il n'est pas de travaux qui soient effectués avec le maximum de chances d'économies lorsqu'ils sont effectués sans prévision année par année.

J'en viens maintenant à la question des moyens de financement. Le Gouvernement a imposé un gros effort de compressions. Il est vrai que deux facteurs l'ont incité à prévoir ces compressions. Pour la première fois, en 1958, l'annuité de renouvellement n'a pas été suffisante pour faire face aux dépenses de matériel roulant. D'autre part, les dépenses d'investissement globales allaient croissant: 102 milliards en 1958, 119 milliards cette année et, probablement, 131 milliards l'an prochain.

Je reconnais qu'il était nécessaire d'arrêter cette progression.

Il ne faut cependant pas que les restrictions soient opérées presque exclusivement au détriment des travaux complémentaires, car on perdrait alors tout le bénéfice de la reconversion de la traction. Tout dépendra des sommes que le Gouvernement pourra mettre annuellement à la disposition de la S. N. C. F. en plus des ressources propres de celle-ci. S'il s'agit de 50 milliards de francs, ce sera insuffisant, mais 60 milliards pourraient suffire pour les travaux supplémentaires.

J'en viens à ma conclusion. Le Gouvernement nous propose un dispositif d'arrêt des dépenses basé sur le ralentissement des électrifications et sur des compressions dans l'achat de matériel roulant. Je vous ai donné la justification de ce dispositif; mais le risque, je l'ai déjà indiqué, est grand; c'est celui, non pas d'un goulot d'étranglement, mais d'une grosse diminution de la rentabilité en cas de reprise du trafic.

Il est d'autre part très regrettable que deux opérations très rentables — et beaucoup plus même que celle de la ligne Dijon-Neufchâteau — aient été écartées: je veux parler de l'électrification de la ligne Paris-le Havre et de la deuxième étape de l'électrification de la banlieue Nord.

Le programme de la S. N. C. F., combiné avec les autres programmes relatifs aux transports, à des répercussions d'ordre général sur le plan économique.

Je ne suis pas de ceux qui reprochent le quadruplement des voies lourdes de transport entre Paris et le Nord. Je parle des deux lignes électrifiées et du canal du Nord qui s'ajoutera au canal de Saint-Quentin.

De même je ne critique pas le doublement des voies lourdes entre Valenciennes et Dunkerque. Mais ceci s'appelle une concentration régionale. Cette concentration est nécessaire au moment où l'on aborde le Marché commun, avec un pays tel que la Belgique, bien équipé, à nos portes. Mais il ne faut pas se dissimuler que de telles concentrations ont, par ailleurs, des inconvénients, et notamment celui d'engendrer des déséquilibres dans le pays. Vous savez tous, notamment, que la Bretagne et le Massif Central sont des régions de sous-emploi relatif et que ceci cause des troubles dans la vie du pays. Je n'en citerai qu'un exemple.

Je connais bien l'administration de la région parisienne et j'ai quelques raisons pour cela. J'ai entendu récemment M. le ministre de la construction préciser que la population parisienne avait augmenté de 212.000 âmes l'an dernier, alors que l'accroissement normal eût dû être de 51.000 seulement. Le surplus correspond donc à un afflux de personnes qui ne trouvent pas de travail chez elles, spécialement en Bretagne et dans le Massif Central, et qui viennent à Paris.

Eh bien! il faut que vous sachiez que les dépenses d'investissement correspondant à l'installation d'un ménage à Paris peuvent être évaluées à environ 4.700.000 francs (*Applaudissements*), alors que, au contraire, si l'on veut maintenir une famille sur place, la dépense n'est que de 2.500.000 francs.

De tels chiffres nous amènent à faire intervenir dans les calculs de rentabilité des éléments dont on ne nous parle jamais et qui sont cependant d'une importance prépondérante. Et cette observation vaut pour l'aménagement du territoire.

Ma dernière observation a trait à la coordination rail-route. Le troisième plan de modernisation, à juste titre, et votre commission des finances a insisté sur ce point, recommande une différenciation des tarifs de chemin de fer en fonction des prix de revient. L'électrification attire le trafic et le concentre sur les lignes bien équipées. Le résultat est, pour ces lignes, un prix de revient moindre. Si la tarification est adaptée à ce prix de revient, c'est tout le trafic routier concurrençant la ligne qui est attiré sur la voie ferrée. Inversement, pour les lignes de chemin de fer à prix de revient élevé, c'est la route qui reprend l'avantage et peut poser le problème de la fermeture de la ligne de chemin de fer. D'où la nécessité d'arbitrages de tarifications nuancés.

Bien entendu, s'il s'agit de supprimer des lignes, la décision doit être prise avec précaution. M. le ministre des transports disait, en effet, très justement, il y a quelque temps, qu'une ligne de chemin de fer fermée, c'est un espoir qui disparaît pour une région. Mais, au cas où le Gouvernement jugerait une telle mesure indispensable, tout espoir ne serait pas mort si la route relayait le rail.

M. Eugène-Claudius Petit. Très bien!

M. Pierre Ruais. De quoi s'agit-il dans les deux dernières observations que j'ai présentées? D'une politique de relance des régions anémiées.

La technique est toujours la même: distribution d'électricité, adduction d'eau, construction de routes. Mais c'est justement de cela qu'il n'est pas question dans la loi de programme d'équipement public qui nous est présentée. (*Très bien! très bien!*)

Telles sont les remarques importantes que la commission m'avait chargé de présenter à l'Assemblée et dont le Gouvernement, nous en sommes sûrs, tiendra compte.

Mais elle insiste pour obtenir du Gouvernement qu'il précise sans plus tarder sa position sur le fonds d'investissement routier, moyennant quoi elle propose à l'Assemblée d'approuver la partie de la loi de programme relative à la S. N. C. F. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les travaux publics.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, la commission des finances m'a chargé de traiter les problèmes relatifs aux voies navigables et aux ports maritimes.

Personne ici ne s'étonnera que le Gouvernement ait attaché une importance particulière à ce qui, demain, doit constituer un élément essentiel de la compétition économique à l'intérieur du marché commun. Le réseau fluvial et nos installations portuaires sont, en effet, appelés à jouer un rôle primordial et du bon état de l'un, des moyens mis à la disposition des autres dépendront pour une large part les prix de revient des produits importés ou exportés.

Mes chers collègues, notre réseau fluvial — dont vous savez sans doute qu'il est long de quelque 8.000 kilomètres, dont 1.200 seulement sont au gabarit de 1.350 tonnes, et qu'il comporte quelque 2.100 écluses et ouvrages divers, dont 25 pour cent ont été détruits pendant la guerre — n'a guère, depuis sa création, été modernisé. Et pourtant, malgré tout, il a transporté, en 1957, près de 67 millions de tonnes de marchandises diverses, soit environ 30 p. 100 du tonnage transporté par fer,

Si, il y a cent ans, nous étions à l'avant-garde de la navigation fluviale, si nous avions, relativement, un réseau fluvial excellent pour l'époque, nous ne l'avons pas modifié depuis trente ans, et des pays comme l'Allemagne, la Russie et la Belgique, nous ont, de très loin, distancés, et ce, quelles que soient les difficultés.

C'est vous dire que nous ne pouvons qu'approuver l'initiative du Gouvernement qui soumet au Parlement un plan relatif à ce réseau fluvial qui doit être pour nous, j'y reviens, une chance supplémentaire de succès dans le combat que nous allons livrer au sein du Marché commun.

Mes chers collègues, ce projet traduit l'intention des pouvoirs publics d'investir pour les voies navigables, pendant les trois années à venir, quelque 29.400 millions de francs en fonds d'Etat, une somme de 23 milliards de francs étant, dans le même temps, attendue sous forme de fonds de concours. La modernisation et l'équipement de nos voies fluviales représenteraient donc une somme de 52 milliards 400 millions de francs.

Je ferai observer en passant que, chaque fois qu'on améliore une voie fluviale, on réduit le prix de revient des transports de 12 p. 100 environ. Chaque fois que l'on porte l'enfoncement, qui est généralement, sur tout notre réseau, de 1,80 m, à 2,20 m, le gain réalisé sur le prix de revient des transports est de 20 p. 100.

C'est dire tout l'intérêt que comporte l'amélioration des transports par eau.

Je n'ai pas l'intention, pour ne pas retenir trop longtemps votre attention, de vous parler beaucoup des objectifs du second plan. Il s'agissait surtout de reconstruire ou de restaurer ce qui avait été détruit, canaux et ouvrages.

Il faut cependant que vous sachiez que les crédits investis furent loin de correspondre aux exigences de l'heure et M. Buron a confirmé devant la commission des finances que le deuxième plan de modernisation n'a, en fait, réalisé qu'à 60 p. 100 à peine le programme finalement retenu.

Le but que l'on s'est proposé dans le troisième plan de modernisation fut, ici et là, de porter l'enfoncement à 2,20 mètres.

Sur quelques lignes du réseau fluvial, secteur Est et secteur Seine, on avait, en effet, amélioré très sensiblement les canaux en les approfondissant à 2,20 mètres, en les élargissant et en construisant déjà quelques écluses au gabarit de 1.350 tonnes. Mais tous ces travaux s'avérèrent tout de suite incomplets, car le reste du réseau ne pouvait pas satisfaire aux besoins d'une flotte fluviale à gabarit moderne.

Les objectifs du troisième plan ont-ils été atteints ?

Certes pas parce que, déjà, ceux du second ne l'avaient pas été.

Le troisième plan a été réalisé à environ 75 p. 100. Les principales opérations eurent trait notamment à la voie fluviale Dunkerque-Valenciennes, à la ligne Nord-Paris, au canal de la Marne au Rhin, à l'aménagement de la haute Seine et à divers travaux sur des voies de l'Est ou autour du Rhône. Les opérations engagées en 1958 et 1959 pour les voies navigables l'ont été en quasi-totalité sur les autorisations de programme inscrites au budget. En effet, les participations, pour ces travaux, de fonds de concours ont été extrêmement modiques, 260 millions.

Que contient la loi de programme ?

Le troisième plan de modernisation avait prévu 71 milliards de francs d'autorisations de programme et 57 milliards de francs de crédits de payement. Le projet de loi actuel prévoit un programme qui se chiffre, je l'ai dit, à 52.400 millions de francs.

Ce projet de loi de programme concerne la totalité des opérations essentielles du troisième plan.

Je tiens à souligner, en passant, l'effort consenti par la profession elle-même.

La loi Morice de 1953, en effet, permettait à la profession d'émettre des emprunts et de les gager par des taxes spéciales de péage.

Or la profession accepte aujourd'hui, d'une part, de payer sur l'ensemble du réseau fluvial une taxe spéciale et, de surcroît, pour certains ouvrages et dans certains secteurs, une taxe supplémentaire dite taxe spéciale.

Elle donne ainsi une chance de plus de réussite au plan prévu par l'Etat.

Quelles sont, plus spécialement, les opérations retenues, indépendamment de toutes autres, aussi nécessaires, qu'il nous appartiendra de déceler lors de l'examen des crédits supplémentaires à inscrire dans les lois budgétaires annuelles.

Elles sont, certes, loin de correspondre à nos besoins, mais il faut cependant relever que le programme comporte, pour chacune des trois années, des crédits relativement importants par rapport aux inscriptions budgétaires annuelles de 1958 et 1959.

On prévoit d'abord de compléter et de terminer la liaison fluviale Dunkerque-Valenciennes avec un embranchement vers Lille et peut-être, au-delà, ultérieurement, vers la Belgique.

Le dessein est de relier entre eux les principaux secteurs économiques du pays, comme aussi de les relier aux ports en vue de faciliter l'importation et l'exportation. Les ports sont Dunkerque, d'une part, Rouen, le Havre, d'autre part, enfin Marseille et Strasbourg.

Nous avons, en face de nous, des concurrents redoutables, notamment Anvers, Rotterdam, Gand, en faveur desquels la Belgique et la Hollande ont consenti des sacrifices que peut-être nous ne déciderons jamais.

On peut rétorquer que ces pays n'ont guère qu'un port à entretenir. Il reste que l'Etat belge prend à sa charge 85 p. 100 des dépenses d'investissement nécessaires l'agrandissement, à la modernisation et au développement du port d'Anvers, l'Etat hollandais portant cette participation à 90 p. 100 pour son port de Rotterdam.

Il fallait donc nous mettre en mesure de faire face à cette concurrence qui, demain, sera certainement plus âpre que jamais.

Je cite comme indispensables les principales opérations: liaison Dunkerque-Valenciennes, l'achèvement du canal du Nord.

J'ouvre ici une parenthèse:

Ce canal du Nord a fait couler beaucoup d'encre et nous en avons nous-mêmes beaucoup parlé. Les assemblées départementales de la région du Nord auxquelles je veux, d'ailleurs, rendre hommage, n'ont cessé, depuis des années, de réclamer l'équipement et la modernisation du réseau fluvial. A cet effet, elles ont accepté d'apporter leur concours financier personnel.

On peut donc se demander si le canal du Nord doit ou ne doit pas être réalisé.

Quelles sont les relations fluviales entre le Nord et Paris pour, d'une part, transporter notre charbon vers Paris et, d'autre part, recevoir de la région parisienne les matériaux de construction dont la région du Nord a besoin? Il n'y a qu'une seule voie de communication par eau, le canal de Saint-Quentin, qui est d'ailleurs vieux de plus de cent ans. Le canal du Nord, dont les travaux, déclarés d'utilité publique en 1903, ont été abandonnés, repris, puis abandonnés encore, qui a été plus ou moins détruit au cours des deux guerres de 1914-1918 et 1939-1945, le canal du Nord peut-il demain porter atteinte au trafic du canal de Saint-Quentin?

Je le dis tout net: non. Le canal de Saint-Quentin n'est pas, actuellement, étant donné ses normes insuffisantes, son état de vétusté, capable d'absorber tout le trafic entre le Nord et Paris. Les attentes de nos péniches sont interminables, il y a plus de cent écluses à franchir et la distance qui sépare le Nord de Paris est de 139 kilomètres, coupés par 42 écluses, portant le temps de parcours à douze, quinze et même dix-huit jours.

Est-il possible de le moderniser ? Ce serait difficile pour le moment. Il est sursaturé.

Si demain, en revanche, le canal de Saint-Quentin pouvait être doublé par le canal du Nord, le trafic entre le Nord et la région parisienne irait grandissant de même que la prospérité de l'un et de l'autre, de même je vais plus loin, que la prospérité des moyens de transport autres que fluviaux. (*Applaudissements.*)

Cela dit, l'aménagement et l'équipement de la basse Seine, dont le trafic annuel est de l'ordre de 11 millions de tonnes,

s'imposent également, de même que la canalisation de la haute Seine — notamment en amont de Corbeil — dont le trafic présent est de l'ordre de 8 millions de tonnes.

S'impose également l'amélioration des voies de l'Est, afin de faciliter la liaison entre Strasbourg et son hinterland, soit vers l'Ouest, soit vers le Sud. Enfin des autorisations de programme sont prévues au titre d'opérations intéressant le Rhône et certaines autres voies du Nord et de l'Est de la France.

Je ne parle pas de la canalisation de la Moselle, dont il n'est pas question dans ce rapport, qui est un projet à part et est réalisée par une société internationale.

Considérant le financement des opérations de la loi de programme, il conviendrait que l'apport des fonds de concours se réalise au rythme des investissements de l'Etat. Autrement dit, il serait souhaitable que les autorisations d'emprunts soient accordées en temps opportun à la profession, l'échéancier devant être connu suffisamment tôt pour éviter les à-coups, voire les arrêts, dans la réalisation des travaux.

J'en arrive aux ports maritimes. Je pourrais dire qu'ils n'ont pas été « gâtés » jusqu'à maintenant. Il y en a tellement! me répondrez-vous. Le ministre en a cité 106. Je crois qu'il y en a un peu plus car on néglige l'importance que revêtent encore pour le pays les petits et moyens ports, et aussi les ports de pêche, pépinières de marins. C'est dans nos ports de pêche, en effet, que nous recrutons le personnel navigant de notre marine marchande.

Nous pencherons-nous un jour prochain sur le sort de notre marine marchande et sur celui, aujourd'hui, aussi menacé, des constructions navales.

Nous allons produire un très gros effort et cela était nécessaire. Nos ports maritimes ont été détruits pendant la guerre; des kilomètres de quais ont été endommagés, les ouvrages, l'outillage public, tout a été anéanti. Il a fallu reconstruire et restaurer. Grâce aux efforts de tous, nous pouvons nous féliciter aujourd'hui de ce que le trafic, qui était de 45 millions de tonnes en 1938, a atteint, après être descendu à 12.500.000 tonnes au lendemain de la guerre, quelque 80 millions de tonnes en 1958 pour aller sans doute vers les 100 millions de tonnes d'ici deux ou trois ans à peine.

C'est dire que nous devons rendre hommage aux efforts des gouvernements qui se sont succédé, au Parlement, aux assemblées consulaires et aux collectivités locales qui, elles aussi, ont contribué à l'effort de restauration magnifique dont vous vous êtes réjoui, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, il y a quarante-huit heures à Dunkerque.

Cependant, il reste encore beaucoup à faire et je voudrais que le problème des ports maritimes ne donne lieu à aucune hésitation, à aucune appréhension.

Les ports maritimes qui assurent la moitié des échanges extérieurs ont un rôle déterminant à jouer dans l'économie générale du pays. Ils devront aider la France à se bien situer dans le Marché commun.

Je me réjouis que des crédits relativement importants soient prévus pour les années 1960, 1961, et 1962, crédits qui permettront de moderniser très heureusement les installations de ce pays.

La loi de programme formule certes la promesse d'investir en faveur des ports, au compte de l'Etat, 24 milliards 600 millions de francs, auxquels s'ajouteront 17 milliards 610 millions de fonds de concours.

Mais ces crédits sont insuffisants, car c'est au triple qu'il conviendrait de pouvoir les porter, chaque année.

Voilà l'essentiel de ce que j'avais à vous dire à propos des ports.

Je ne vous citerai pas, à cette tribune, les différentes opérations qui ont été retenues; vous en trouverez la liste dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous présenter au nom de la commission des finances et qui vous a été distribué. Mais ma conclusion sera la suivante:

En ce qui concerne les ports maritimes, je voudrais qu'on ne tienne pas rigoureusement compte de l'échéancier fixé par la loi de programme, qu'on ne le considère pas comme intangible, absolu.

Il ne faudrait pas, par exemple, que le port de Dunkerque — je m'excuse d'y revenir — ne soit pas prêt à répondre au trafic qui, demain, s'instituera entre l'Est et le Nord, lorsque sera réalisé ce qu'on appelle « la canalisation de la Moselle ». Il devra être prêt à la fois pour expédier vers le secteur lorrain les minerais d'importation qui vont arriver dans nos ports et pour recevoir les produits finis, l'acier en particulier, venant de l'Est, pour les exporter vers les pays acheteurs.

Voilà ce que je voulais vous demander de comprendre, monsieur le ministre, et d'essayer de réaliser.

Je vous propose, au nom de la commission, mes chers collègues, prenant acte de l'effort que comporte le projet de loi de programme, d'adopter la partie du projet de loi concernant les voies navigables et ports maritimes, tout en indiquant cependant que nous devons considérer cela comme un minimum. Mais la cadence du plan ne sera pas tenue si cet effort n'est pas très largement étendu.

En effet, il nous faudrait, et sans doute, monsieur le ministre, allez-vous nous présenter, dans les lois budgétaires annuelles, des crédits complémentaires très substantiels.

Considérez vos prévisions de la loi de programme comme des crédits inconditionnels, mais donnez-nous également davantage de crédits conditionnels. C'est la condition du succès de la France, demain, dans le Marché commun. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Arrighi, rapporteur général, suppléant M. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances pour l'aviation civile.

M. Pascal Arrighi, *rapporteur général.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, au nom de mon excellent ami, M. Anthonioz, rapporteur spécial, je présenterai quelques brèves observations sur les autorisations de programme qui, dans le projet de loi relatif à l'équipement économique général, intéressent l'aéronautique civile.

A la commission des finances, M. le ministre des travaux publics et des transports, avec beaucoup d'habileté, a désarmé et prévenu nos critiques en nous disant que la loi qui nous était présentée n'était pas, pour l'aéronautique civile, une loi de programme. Des études techniques nécessaires, nous a-t-il dit, obligeaient à différer la rédaction et l'établissement d'une loi de programme véritable.

Dans un raccourci saisissant, M. le ministre des travaux publics et des transports a rappelé les modifications intervenues dans le domaine de l'aviation marchande depuis la mise en circulation d'appareils à réaction.

Nous nous trouvons, en effet, dans une phase d'évolution particulièrement accélérée. Quelques données sont là pour montrer les progrès techniques et les bouleversements auxquels nous assistons: un appareil commercial évolue à 10.500 mètres au lieu de 6.500 mètres, à une vitesse de 800 kilomètres-heure au lieu de 450 kilomètres-heure. Il coûte 2 milliards et demi de francs au lieu d'un milliard et possède une capacité double de transport des passagers.

Cependant, quels que soient les programmes de demain, il convenait dès à présent d'adapter les conditions de l'infrastructure et de la navigation aerienne à ces données techniques.

Voilà pourquoi l'effort prévu dans le texte qui nous est présenté ne porte que sur deux années pour un montant de près de 7 milliards de francs et se limite aux domaines de la navigation aérienne en métropole, en Algérie et dans les départements d'outre-mer et à la protection météorologique des appareils à réaction naviguant à haute altitude.

La loi de programme ne s'étendant que jusqu'en 1962, les autorisations pour l'aéronautique civile ne couvrent donc que deux années.

Sans doute ne fallait-il pas imprudemment engager l'avenir, sinon par des erreurs, du moins par des approximations qui pouvaient être techniquement regrettables et financièrement très coûteuses. Mais il serait bon de profiter de ce délai et, sans attendre 1961, de résoudre un certain nombre de problèmes.

Avec le rapporteur spécial et au nom de la commission des finances, je voudrais très brièvement attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur deux points qui nous paraissent importants.

C'est d'abord le problème de l'équipement de nos aéroports. Les travaux de celui d'Orly, vous le savez, sont dans leur

phase de réalisation active. Mais, pour répondre au trafic du Sud de l'Europe, il faut doter la France d'un grand aéroport intercontinental du Midi.

Vous connaissez l'activité de nos partenaires du Marché commun, qui sont aussi nos concurrents. Elle s'est manifestée dans le domaine des ports maritimes. A l'instant, avec sa compétence et sa grande connaissance de ces sujets, M. Denvers soulignait l'obligation que nous avions de moderniser nos installations portuaires et, au cours de la discussion à la commission des finances, M. le président Paul Reynaud rappelait que le tonnage de Rotterdam est l'équivalent du tonnage de la centaine de ports français. Ce qui vaut pour nos ports maritimes, vaut pour nos grands aéroports. Il ne faudrait pas que, faute d'installations suffisantes et modernes, le trafic soit détourné sur les aérodromes de Zurich, Gênes ou Milan.

Ce n'est sans doute ni le lieu ni le moment de discuter de l'implantation du grand aéroport intercontinental. Nous faisons confiance au ministre responsable qui se prononcera et prendra sa décision, nous en sommes sûrs, en toute objectivité et en toute connaissance de cause, mais les études doivent être poussées et une décision doit intervenir rapidement.

Notre deuxième sujet de préoccupation, c'est l'établissement d'un programme d'études et de création de prototypes.

Vous connaissez l'exceptionnelle réussite des fabrications françaises. Je ne veux citer que trois exemples: pour les hélicoptères l'« Alouette »; pour les avions de tourisme, le Morane-Saunier du type « Paris »; pour les moyens courriers, la « Caravelle ».

Ceux qui seront d'accord avec moi pour remarquer que tout n'a pas été systématiquement mauvais sous la IVe République admettront également que ces réussites n'auront leur plein développement et des débouchés suffisants à l'extérieur que parce que notre pays a retrouvé son crédit au-delà de nos frontières.

Mais il faut prévoir un autre programme pour les prochaines années. Le Gouvernement s'en préoccupe, il a réuni un conseil interministériel avant-hier. Il s'agit, en effet, de préserver nos bureaux d'études et nos fabrications aéronautiques.

Les bureaux d'études ont été formés avec des éléments dont la compétence, l'ardeur et la valeur sont connues. Il ne faut pas qu'ils soient dispersés. Ce serait ruiner des investissements qu'il serait difficile et onéreux de reconstituer.

Quant à notre production aéronautique, qu'il s'agisse de l'industrie des moteurs ou de l'industrie nationale des cellules, elle a besoin de savoir où elle va. Ceux de nos collègues qui représentent des régions où sont implantés des usines et des établissements de production aéronautique viendront, à ce sujet, dire leurs appréhensions et leurs soucis.

Le plan de charge de plusieurs usines est faible et menacé. Or, seule une continuité de programme peut apporter la sécurité de l'emploi.

En résumé, pour l'aéronautique civile cette loi de programme n'en est pas une, et il est urgent de soumettre au Parlement une vraie loi de programme établissant des objectifs d'études et de fabrications et définissant par rapport aux marchés étrangers et à nos voisins, nos concurrents, nos besoins et nos impossibilités.

Le Gouvernement s'en préoccupe, mais des propositions doivent être faites au Parlement dans les mois qui viennent. C'est à la fois l'intérêt de cette branche particulièrement active de notre économie, et l'intérêt général qui l'exigent. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les télécommunications.

M. Tony Larue, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, mes chers collègues, les télécommunications, qui groupent le téléphone, le télégraphe et les services radioélectriques, ont été comprises dans le projet de loi de programme qui nous est soumis.

Le téléphone, comme vous le savez, et un des secteurs de l'activité mondiale où subsiste la pénurie née de la guerre.

Ainsi que je l'ai indiqué dans mon rapport, près de 120.000 demandes d'abonnements téléphoniques sont actuellement en instance et ne pourront être satisfaites que dans des délais assez longs, certains pouvant atteindre plusieurs années.

Les besoins de matériel des postes, télégraphes et téléphones, vous le savez, sont immenses. Grâce au deuxième plan de modernisation et d'équipement couvrant la période 1954 à 1957, le réseau français s'est accru annuellement de 80.000 nouveaux abonnés, amorçant ainsi le relèvement de la situation. Cependant, cet effort n'a pas permis de résorber le retard qui avait été pris pendant vingt ans.

Il y a également lieu de noter, dans le domaine des télécommunications, que la technique a fait d'énormes progrès, en particulier grâce aux recherches effectuées dans les laboratoires des P. T. T., au centre national d'études des télécommunications qui a acquis une renommée mondiale.

Il y aurait donc lieu, d'une part, de satisfaire les nouvelles demandes et, d'autre part, de moderniser les équipements existants. Pour atteindre ces buts, un troisième plan a été établi, couvrant la période 1957-1961. Ce plan comprenant 445 milliards de francs d'autorisations de programme, dont 354 milliards de francs se rapportant aux télécommunications. Si ce plan avait été adopté, il aurait permis non seulement de parer au plus urgent, mais de rattraper une partie du retard.

En raison de l'absence de plan, les crédits d'équipement, en 1957, 1958 et 1959, furent accordés, compte tenu des conjonctures budgétaires. Ces autorisations de programme forment un total de 154 milliards de francs, dont 119 milliards sont destinés au télécommunications.

Si nous prenons pour base les propositions de ce troisième plan, c'est un total de 291 milliards de francs d'autorisations de programme qu'il y aurait lieu d'accorder aux P. T. T., dont 235 milliards aux télécommunications. Ces prévisions élaborées en 1956 s'élèveraient, compte tenu de la montée des prix, à 343 milliards de francs au total, dont 275 milliards pour les télécommunications.

Que nous propose-t-on dans le projet de loi de programme qui nous est soumis ? 180 milliards se répartissant en trois tranches de 60 milliards pour les années 1960, 1961 et 1962.

Ces crédits, ainsi que l'a déclaré M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones lors de son audition à la commission des finances, constituent « un noyau minimum d'action »; ils permettront l'installation, chaque année d'environ 120.000 postes d'abonnés nouveaux, chiffre équivalent au nombre des demandes formulées annuellement.

Je veux souligner que la promesse nous a été faite que ce montant serait augmenté chaque année d'autorisations de programme complémentaires, partie pour la poste et les services financiers, qui ne sont pas compris dans la loi de programme, et partie pour parfaire les crédits des télécommunications.

Les demandes formulées au titre du budget de 1960 sont, je l'indique au passage, de l'ordre de 30 milliards de francs. Nous espérons que M. le ministre des finances voudra bien les comprendre dans le projet de budget qui nous sera soumis à la rentrée.

Le financement de ces autorisations de programme sera assuré, d'une part, par l'excédent du budget d'exploitation prévu pour 40 milliards en 1959, et, d'autre part, par des prêts de la caisse des dépôts et consignations.

A propos de ce financement, je voudrais rappeler que l'excédent du budget d'exploitation n'est pas un excédent réel, puisque aucune somme n'est prévue pour l'amortissement des installations, comme l'exigerait une saine gestion industrielle et commerciale. C'est un point sur lequel nous reviendrons plus longuement lors de la discussion du budget des P. T. T.

Il paraît logique que l'administration des postes, télégraphes et téléphones, mettant à la disposition du Trésor les fonds des chèques postaux et de la caisse nationale d'épargne, dont le montant total dépasse actuellement 1.500 milliards de francs, bénéficie, pour ses investissements, de prêts de la caisse des dépôts et consignations, cette méthode étant beaucoup plus économique que celle des emprunts qu'elle était obligé de contracter jusqu'à ces dernières années.

La France occupe le dix-neuvième rang dans le monde, avec 8 postes pour cent habitants. Les Etats-Unis d'Amérique sont en tête, avec 33,73. La France est l'avant-dernière, avec l'Italie, pour les pays signataires du traité de Rome.

Ce retard a uniquement pour cause des difficultés financières, tant il est vrai que nous possédons des techniciens de grande classe et que la technique française des télécommunications, qui s'impose partout dans le monde, fait l'admiration de nos partenaires du Marché commun.

Malgré ses insuffisances, cette loi de programme que nous vous demandons d'adopter apportera de nettes améliorations dans les télécommunications françaises. Elle permettra également à l'industrie des télécommunications de reprendre son activité, et, peut-être, le plein emploi, si des crédits complémentaires annuels viennent, comme nous l'espérons, s'ajouter à ce noyau que constitue la loi de programme.

Comme M. le ministre devant la commission des finances, je conclurai en disant que le problème qui se pose pour les télécommunications est un problème essentiellement financier. Je tiens, en terminant — l'Assemblée m'y autorisera sans doute — à rendre hommage, au nom de la commission des finances, à la qualité et au dévouement du personnel des postes, télégraphes et téléphones (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Féron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'énergie électrique. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jacques Féron, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, il suffirait, si l'on n'était pas pénétré de la complexité du problème de l'énergie, de se pencher sur le remarquable rapport de la commission de l'énergie relatif au troisième plan de modernisation et d'équipement pour en être convaincu.

Il n'a donc pas été dans les intentions de la commission de la production et des échanges d'ouvrir une discussion sur toutes les questions qui s'y rattachent. L'aurait-elle voulu que la matière qui lui a été soumise à l'occasion de la loi de programme relative à l'équipement économique général ne le lui aurait pas permis, celle-ci s'étant limitée à la seule énergie électrique.

Cette limitation n'a, d'ailleurs, pas été sans surprendre, étant donné les liens étroits qui existent entre les différents éléments qui constituent le problème énergétique dans son ensemble.

C'est la raison pour laquelle votre commission regrette, dans le rapport que j'ai l'honneur de soumettre à l'Assemblée, que les auteurs de la loi de programme se soient limités à cette seule énergie électrique sans évoquer le problème d'ensemble de la politique énergétique.

Avant d'en arriver aux questions particulières qui ont été abordées au cours de nos travaux sur la loi de programme, je voudrais encore évoquer le vœu que j'avais mission de vous soumettre, monsieur le ministre, à savoir qu'il eût été souhaitable qu'une coordination des différentes sources d'énergie fût réalisée.

Mais vous paraissez avoir répondu à ce vœu puisque j'ai pu relever, dans la presse, que vous auriez demandé à M. Masset, commissaire général au plan, de réunir un groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes que soulève la coordination des politiques charbonnière, pétrolière et gazière, afin que la synthèse des différents points de vue soit facilitée.

Cette décision aboutirait, s'il en était besoin, à atténuer l'aspect critique de mon rapport.

Ces remarques étant faites, j'aborderai brièvement les différents points soulevés par la commission en ce qui concerne le projet de loi actuellement en discussion. Ils ont trait à des préoccupations d'ordre social, régional même, ainsi qu'au rôle que doit jouer la commission de la production et des échanges, celui de participer pleinement aux travaux des techniciens qui ont la charge de mettre sur pied les structures de notre économie générale.

Ces préoccupations ne sont, au demeurant, nullement guidées par le désir d'édifier une technique en quelque sorte parallèle — bien qu'il y ait d'éminents techniciens dans notre commission — mais au contraire par le souci de s'en dégager, pour faire respecter le sens de l'humain que confèrent les contacts qui doivent exister entre la population et le Parlement au sujet de ces grandes réalisations industrielles spécialisées exigées par notre époque.

C'est pourquoi notre commission demande à être tenue au courant des études qui seront faites, et des options qui seront proposées. Elle ne veut pas courir le risque d'être mise devant le fait accompli.

Ces choix et ces options peuvent en effet provoquer des heurts, en particulier sur le plan social. Je n'en prends pour preuve, monsieur le ministre, que la judicieuse remarque que vous faisiez il y a quelques jours devant la commission des finances, à la séance de laquelle j'assistais. J'ai noté votre réflexion à propos de la politique charbonnière qui, disiez-vous, s'il le fallait obligerait à organiser la régression et non pas « à subir une déroute », ce qui prouve votre souci de ne rien faire qui occasionne ces heurts.

Il est évident que dans ce domaine, comme en bien d'autres, le concours du Parlement vous serait utile pour mener à bien la tâche difficile que vous avez à résoudre. Ce concours sera d'autant plus efficace que le Parlement participera plus activement à la mise sur pied d'une politique énergétique d'ensemble.

Parmi les autres questions dont notre commission s'est préoccupée, il en est deux qui ont retenu plus particulièrement son attention, le projet de barrage sur la Rance et le choix à faire entre le barrage de Pierre-Bénite et celui de Bourg-lès-Valence.

La question du barrage de la Rance a soulevé des discussions passionnées qui doivent être envisagées sous deux aspects, un aspect régional et un aspect de prestige.

Il est évident que ce projet revêt un intérêt considérable pour nos régions de l'Ouest qui sont privées de sources d'énergie et sont désireuses de s'industrialiser. D'où l'intérêt parfois véhément — nous en avons eu un exemple ces jours derniers — qu'apportent les habitants à en souhaiter la réalisation.

Pour sa part, la commission de la production et des échanges n'a pas, vous le pensez bien, tranché. Soucieuse d'être éclairée plus complètement sur l'ensemble du projet et sur les modifications qu'on serait en train d'apporter aux prévisions initiales, vous y avez fait allusion, monsieur le ministre, elle a exprimé le désir d'être mieux renseignée.

Mais ce projet de barrage de la Rance ne fait pas que s'inscrire dans l'ordre des préoccupations régionales; il soulève également, sur le plan international, une attention soutenue et s'inclut dans le cadre de techniques nouvelles où nos techniciens font autorité. Certains le considèrent même comme une pièce maîtresse de nos réalisations industrielles destinées à utiliser les basses chutes. Nombreux sont ceux qui, au cours de voyages en pays étrangers — je m'en entretenais récemment avec un haut fonctionnaire — s'entendent poser force questions sur cette éventuelle réalisation. On m'a rapporté même qu'un haut fonctionnaire d'un pays d'Extrême-Orient avait fait le voyage de Tokio à Paris pour enquêter sur place.

Quoi qu'il en soit, il serait nécessaire, monsieur le ministre, qu'une décision fût prise, d'autant que, dès 1956, les plus hautes personnalités de notre administration annonçaient que cette réalisation devait figurer au troisième plan d'équipement.

Quant au choix à faire entre les barrages de Pierre-Bénite et de Bourg-lès-Valence, ce n'est qu'à titre d'exemple que je l'évoque. Si peu de précisions sont données sur les constructions d'ouvrages, en revanche les précisions concernant l'énergie hydro-électrique sont assez complètes, et cela se comprend puisque ce sont des travaux à long terme. On fait état d'une somme de 260.900 millions, avec une ventilation par ouvrages. On a cependant retranché une somme d'environ 61 milliards qui n'a pas d'affectation, simplement parce qu'aucune décision n'a été prise quant à l'un des deux projets. La commission serait heureuse, monsieur le ministre, que vous lui précisiez le choix qui a été fait.

Dois-je ajouter que la commission de la production et des échanges porte le plus grand intérêt à l'électrification rurale ? Mon collègue M. Marcellin a déjà, récemment — et je l'ai entendu aussi à la commission des finances — dénoncé la détresse de plusieurs centaines de milliers d'exploitations agricoles dépourvues d'électricité, et d'autres collègues reviendront probablement sur ce sujet au cours du débat; aussi je n'insisterai pas.

Voilà, mes chers collègues, rapidement résumés, quelques points du rapport qui a été imprimé au nom de la commission. C'est volontairement que j'ai laissé dans l'ombre, afin de ne pas lasser l'Assemblée, les éléments statistiques ainsi que la documentation se rapportant à certaines sources d'énergie.

Ma conclusion qui, mes chers collègues, traduit l'état d'esprit de la commission sera pour affirmer la volonté de celle-ci de ne pas être tenue à l'écart des travaux en cours. Ces derniers auront pour objet — je le répète — de définir les politiques charbonnière, hydraulique, pétrolière, gazière et nucléaire dans les années à venir.

Le rôle des commissions et du Parlement dans ces matières qui ressortissent à une grande spécialisation doit être effectif,

monsieur le ministre, car ces projets risqueraient, si l'on n'y prenait garde et s'ils devaient être élaborés en vase clos, de perdre le sens de l'humain. Ils doivent donner lieu, en effet, à autre chose qu'à la communication de textes ne faisant état que d'objectifs chiffrés, sans que soient indiqués les chemins qui seront empruntés pour y parvenir.

Il ne viendra cependant à l'esprit de personne de contester les chiffres qui nous sont indiqués dans la loi de programme concernant l'énergie électrique. Les études qui ont été faites sont d'une valeur incontestable et ont été élaborées par des hommes éminents. C'est pourquoi, on doit reconnaître que l'effort demandé au pays, pour considérable qu'il soit, est d'une absolue nécessité.

Le progrès social, le renversement de la tendance démographique depuis plusieurs années, le transfert des populations agricoles vers des emplois industriels, l'utilisation des excédents de main-d'œuvre nord-africaine sont autant de facteurs qui doivent pousser au développement de nos sources d'énergie.

C'est pourquoi, sous réserve des observations que je viens de présenter, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable au projet qui lui est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Privet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'énergie nucléaire.

M. Jean-Charles Privet, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, l'avenir de la France en tant que grande puissance ainsi que l'amélioration du niveau de vie de sa population est fonction de ses ressources en énergie. Si le charbon, le pétrole, les forces hydrauliques et le gaz naturel assurent actuellement les besoins de notre pays, l'énergie nucléaire doit nous apporter le complément indispensable dans les années à venir.

Mon collègue M. Féron a précisé dans son rapport de quelle importance était le déficit énergétique français.

A long terme, l'énergie atomique seule apparaît susceptible de combler le déficit national. Il ne semble pas que l'approvisionnement de notre industrie atomique en matières premières pose de problème, même à longue échéance, en raison de la richesse du territoire national et de l'Union française en minerais d'uranium. Enfin, il faut considérer que la construction de centrales électriques atomiques constituera, sans doute, le moyen le plus économique d'équiper les pays sous-développés de la Communauté, de telles centrales ne nécessitant pas de coûteux transports de combustibles.

Le programme atomique français. — Le premier plan quinquennal de développement de l'énergie atomique en France a été adopté en 1952. Cette loi de programme du 24 juillet 1952 autorisait 37.700 millions d'engagements de dépenses. Ce plan fut complété en 1955 par un programme additif qui portait à plus de 100 milliards les crédits d'équipement jusqu'en 1957. Ce premier plan tendait essentiellement à équiper le Centre de recherches de Saclay, à développer la production d'uranium et à entreprendre la production industrielle de plutonium. En fait, il a permis d'assurer le financement de recherches beaucoup plus vastes qu'il n'était prévu et la réalisation d'un important ensemble de production de plutonium: l'usine de Marcoule. En outre, ce plan a permis de commencer la production industrielle expérimentale d'énergie électrique à partir de la fission de l'uranium.

Le second plan quinquennal de développement de l'énergie atomique, portant sur les années 1957 à 1961, a pour origine une loi du 23 juillet 1957. Ce nouveau plan n'embrassait plus la totalité de l'activité nucléaire, celle-ci ne se limitant plus au seul Commissariat à l'énergie atomique et mettant désormais en jeu d'autres entreprises publiques et, tout particulièrement Electricité de France. Ce plan permettrait notamment à la France de s'associer aux initiatives qui pourront être entreprises sur le plan européen dans le domaine atomique.

Le second plan quinquennal français comprend un programme englobant toutes les entreprises où le Commissariat à l'énergie atomique est maître unique ou maître d'œuvre principal, ainsi que des programmes pour lesquels le Commissariat à l'énergie atomique doit agir, soit comme expert ou conseil, soit comme maître d'œuvre associé.

Pour ces activités, le plan prévoit 384 milliards de crédits pour cinq ans. Si l'on ajoute à ce chiffre les dépenses annuelles supérieures à 60 milliards, celles d'autres administrations ou organismes publics, ainsi que la participation de l'Euratom, le nouveau plan quinquennal met en jeu, en réalité, près de 500 milliards de crédits au total.

Les projets immédiats en matière atomique concernent, d'une part, la construction d'une série de centrales électriques nucléaires par E. D. F. et, d'autre part, l'édification d'une usine française de séparation isotopique.

La première centrale électrique, dite E. D. F. 1, est actuellement en construction dans la région de Chinon. Elle entrera en service au début de 1960 malgré les inévitables difficultés inhérentes à une expérience de cette importance. D'autres centrales suivront avec un intervalle de l'ordre de dix-huit mois. Le prix du kilowatt sera, pour E. D. F. 1, supérieur au prix obtenu dans les centrales thermiques ou hydro-électriques. Le prix de revient sera sensiblement abaissé pour la seconde centrale (E. D. F. 2). Il est probable que la troisième centrale aura un prix de revient encore amélioré.

La politique atomique. — Après la guerre, la France s'est d'abord attaquée à la solution la plus simple et la moins coûteuse: produire du plutonium. Notre pays a d'ailleurs, dès 1955, révélé le processus d'extraction de ce corps, répudiant le principe du secret atomique, jalousement gardé par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'U. R. S. S. Toutefois, l'utilisation du plutonium ne permettait pas de construire de moteurs ou de centrales atomiques de dimensions raisonnables. Seule, la production d'uranium 235 autorisait la présence de la France sur les marchés de l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. Les chercheurs de Saclay étant parvenus à obtenir la séparation isotopique sur le plan industriel de l'uranium 235, la France va pouvoir, dans le cadre du plan quinquennal, construire une usine de séparation isotopique. Cette usine, qui consommera une énorme quantité d'énergie — 1/20e ou 1/30e de la production française d'électricité — sera édifiée au voisinage immédiat d'un des barrages du Rhône.

La France sera ainsi prochainement en mesure de faire face à la concurrence internationale, sans dépendre d'une façon quelconque de l'étranger.

Il faut souligner, en effet, que l'achat récent aux Etats-Unis d'une certaine quantité d'uranium enrichi, destiné à un moteur de sous-marin, ne porte en aucune manière atteinte à nos projets nationaux. Tout au contraire, cet achat nous permettra de hâter certaines expériences indispensables.

Les pays sous-développés bénéficieront d'une manière toute particulière de cette source inépuisable d'énergie.

La construction par la France de centrales atomiques nous placera d'autre part en excellente posture sur le marché européen à un moment particulièrement important pour notre économie nationale.

En conclusion, je me permets, mes chers collègues, d'insister sur la nécessité de poursuivre et d'intensifier les investissements dans le domaine atomique, tant sur le plan de la recherche que sur le plan essentiellement pratique des centrales d'Electricité de France. Tout récemment, au cours du colloque national des Facultés de droit, M. Vedel, professeur à la Faculté de droit de Paris, traitant de l'avenir de l'énergie atomique et des problèmes que pose son développement, assurait que les découvertes de pétrole effectuées sur le sol français ne sont pas de nature à enlever à l'utilisation de l'énergie atomique une partie de son intérêt. Il est certain que les perspectives économiques qui s'ouvrent devant notre pays sont immenses et que, loin de nous laisser décourager par l'amorce de crise que nous venons de connaître, nous devons nous préparer à faire face aux gigantesques besoins qui vont se manifester dans le domaine énergétique. Ainsi, l'électricité d'origine atomique, qui vient, à Marcoule, d'être lancée sur le réseau pour la première fois, le pétrole, le gaz naturel et le charbon ne doivent pas être opposés les uns aux autres. Bien au contraire, une coordination nécessaire doit permettre de fixer le rôle de chacun dans l'extension à venir, en fonction des possibilités de chaque secteur. La crise charbonnière, aussi sérieuse qu'elle puisse être, n'est que provisoire. Elle ne doit pas être l'arbre qui nous cache la forêt. J'en demeure persuadé, nous aurons besoin à très bref délai de toutes nos disponibilités énergétiques. Bien plus, à plus long terme, mais à l'issue d'une période qui n'excéderait sans doute pas vingt-cinq ans, ces besoins seront tels, que, seule, l'énergie atomique sera en mesure de combler un déficit qui demeure inéluctable. Il nous appartient, si nous voulons être en mesure, à ce moment, de répondre aux besoins, sans difficultés, de ne pas compromettre aujourd'hui les investissements atomiques qui seront, demain, la chance de la France.

Malgré nos difficultés et nos faibles ressources, nous avons su, grâce à nos ingénieurs et techniciens, nous faire une place très honorable parmi les puissances atomiques. Cet effort ne doit pas se relâcher, bien au contraire; c'est pourquoi, mes chers collègues, votre commission vous demande de donner un avis favorable au chapitre de la loi de programme concernant les crédits destinés à l'énergie nucléaire. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Rey, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la S. N. C. F.

M. Henri Rey, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, le trafic de la S. N. C. F., en constante augmentation, arrive à un point culminant pour les installations actuelles. Il fallait donc que, dans cette loi de programme qui nous est soumise, nous passions deux stades, l'un qui représente les électrifications, l'autre les acquisitions de matériel roulant.

Je ne vous lirai pas le rapport que vous avez entre les mains. Je me permettrai simplement de vous donner les conclusions de la commission.

Cette loi de programme, bien que très modeste dans ses prévisions, doit permettre à notre Société nationale de prévoir l'organisation de ses marchés et lui assurer une garantie de financement pendant plusieurs années. Les meilleurs prix d'exécution qui en résulteront permettront notamment de renforcer la position d'exportateur que les constructeurs français ont prise dans le domaine de la traction électrique.

C'est pourquoi votre commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à l'adoption de la partie du projet de loi de programme concernant la S. N. C. F. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les ports maritimes et les voies navigables.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, je commencerai comme vient de terminer notre collègue M. Rey, en disant que le rapport que j'ai déposé devant la commission a été imprimé et distribué, et comme je n'ai pas l'intention de revenir sur ce rapport, je présenterai simplement quelques observations d'ordre général.

Deux projets étaient soumis à notre examen. Le premier concerne les voies navigables, le deuxième concerne les ports maritimes.

Je vais commencer, si vous le voulez bien, par les voies navigables. Au nom de la commission, ce sont des fleurs que je vais offrir à la direction des voies navigables, car nous avons eu l'intense satisfaction de voir présenter à l'Assemblée un choix d'investissements prévus à l'avance pour quatre années, pour nos voies navigables, et une masse de crédits qui se trouvent être supérieurs à ce que furent durant les années écoulées les inscriptions budgétaires.

Nous pouvons donc nous en réjouir et nous en féliciter. Nous nous en réjouissons, d'abord parce que nous savons que, sur le plan technique, il n'est rien de plus mauvais en matière de voies navigables que d'attribuer les répartitions aux différentes directions régionales et de disperser la manne des crédits un peu au hasard. Il est nécessaire qu'une politique d'ensemble soit faite, qu'un choix politique soit opéré, qui permettent réellement d'harmoniser les transports, et je vais prendre un exemple très précis.

Dans la région du Nord, il fut décidé un jour sur la liaison Dunkerque—Valenciennes, de supprimer deux écluses vétustes. C'est ainsi qu'on a installé une magnifique écluse moderne, à Arques, l'écluse des Flandres. Quand celle-ci a fonctionné une demi-journée, je ne dirai pas que l'écluse d'aval ou d'amont — mais que l'écluse en deçà, qui s'appelle l'écluse de Fontinettes est bloquée, et que, quand ce n'est pas celle-ci, c'est celle de Watten, au-delà, qui se trouve obstruée.

Faire un « écriteau de Janot », réparer pièce par pièce un système de canaux, c'est faire un travail qui n'est pas rentable et qui ne correspond pas aux besoins de l'économie du pays.

Au lieu de cela, cette fois-ci, nous voyons un programme d'ensemble qui porte sur toute la Haute-Seine et la Basse-Seine, afin de permettre, en particulier en Basse-Seine, d'utiliser les techniques modernes de poussage.

Et puis, nous avons la grande liaison du Nord; la liaison Dunkerque—Valenciennes unira les bassins sidérurgiques au port minéralier de Dunkerque.

La liaison de la Marne au Rhin, la liaison du Rhône au Rhin, seront des artères vivantes entre le Centre de la France et les régions de l'Est, tout cela avec passage à la profondeur de 2 mètres 20.

Certes, 2 mètres 20 ce n'est pas beaucoup. Cela permet le passage de la péniche flamande de 350 tonnes.

On nous dit un peu partout: « Maintenant, pour être moderne, ce qu'il faut, c'est un passage à 1.350 tonnes. Voyez ce que font nos amis de Belgique et de Hollande, voyez ce que font les Allemands; chez eux, le passage est de 3.000 ou 4.000 tonnes. » Et l'on cite, notamment, le canal Albert.

Il est des régions privilégiées naturellement, où l'enfoncement à 1.350 tonnes est possible et souhaitable. C'est le cas de la liaison Dunkerque-Valenciennes. Je souligne que, dans le cadre de cette loi de programme d'investissements, tout ce qui sera réalisé en matière de travaux avec enfoncement à 2 mètres 20, du point de vue des écluses ou de l'aménagement des berges, le sera afin de permettre, par un dragage ultérieur, de passer à 1.350 tonnes.

Il y a donc là un travail sérieux, des réalisations immédiates pour permettre le passage de la péniche flamande à son enfoncement normal de 2 mètres 20 et non plus de 1 mètre 80, comme le déclarait justement M. Denvers, ce qui est l'enfoncement courant, actuellement, dans la région de Dunkerque, et permet l'utilisation normale de nos péniches flamandes.

Plus tard, dans une autre tranche, nous passerons à l'organisation du passage à 1.350 tonnes et là, concernant la liaison Dunkerque-Valenciennes, je rejoindrai mon éminent collègue M. Denvers en disant qu'il ne faut pas attendre pour cette réalisation. Un problème de compétition se pose pour les ports du Nord de la France. Il faut absolument ne pas arriver trop tard, lorsque déjà des circuits commerciaux seront créés et que des avances seront prises par d'autres, et il faudra que, dans le cadre des inscriptions de crédits, on active, à l'image de ce qu'ont fait les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais, les investissements, afin de permettre le plus tôt possible le passage à 1.350 tonnes.

Des observations ont pu vous être présentées; vous avez pu recevoir certaines brochures concernant l'achèvement du canal du Nord. Je dois en dire deux mots. J'ai ici sous les yeux un graphique qui porte sur la densité de trafic, en millions de tonnes par kilomètre, en 1955. Le canal de Saint-Quentin occupe actuellement la deuxième place dans le trafic en millions de tonnes par kilomètre. Il n'est dépassé que par le parcours de Seine, entre Conflans et le pont d'Argenteuil. La densité de trafic était de 7 millions 150.000 tonnes par kilomètre en 1955 et j'ajoute que ce chiffre est constant depuis vingt ans, alors que le trafic des autres canaux a augmenté de 67 p. 100 depuis cette date.

Certains de nos collègues ont eu l'occasion — je vois M. Dreyfous-Ducas qui m'approuve — de faire un voyage en commun, de voir ce canal de Saint-Quentin absolument bouché, les péniches obligées de faire la queue pour passer les écluses.

Ce spectacle doit cesser, et nous sommes persuadés que le canal du Nord, doublant le canal de Saint-Quentin, permettra une meilleure utilisation de celui-ci, ce qui sera nécessaire.

C'est un de nos anciens collègues de cette Assemblée, malheureusement disparu, M. Nisse, qui disait que « la pente des cours d'eau dans le Nord de la France va vers la Belgique et vers la Hollande et qu'il fallait absolument créer le lien entre cette riche région industrielle du Nord et la riche région parisienne ». Le canal du Nord doublant le canal de Saint-Quentin peut le permettre en ce qui concerne le trafic fluvial.

J'ajoute l'observation suivante. On nous dit: pourquoi voulez-vous construire les canaux à 350 tonnes alors que les temps modernes exigent des canaux de 1.300 ou 1.500 tonnes ?

Je me permets de souligner, mes chers collègues, que l'objection ne tient pas parce que, si l'organe peut créer la fonction, il faut tout de même, quand il s'agit des transports par voie maritime ou fluviale, considérer quelles sont les fonctions qui pourront être créées. En l'occurrence, il s'agit de transporter du charbon de la région du Nord dans la région parisienne et de remonter les sables, les graviers et les matériaux de construction de la région parisienne vers la région du Nord. Or, à cet effet, l'unité de transport est la péniche flamande.

La très grosse péniche de 1.350 tonnes est réservée, en général, au transport des matériaux pondéreux des ports maritimes vers les industries sidérurgiques et au transport des produits finis venant des industries sidérurgiques vers les ports maritimes. Ce n'est pas là la vocation des canaux qui relient le Nord de la France à la région parisienne. Elle est de desservir le long de l'Oise, de l'Aisne et des canaux des clients individuels, des industries particulières qui vivent déjà actuellement le long de ces voies d'eau et pour qui veut, selon la formule heureuse de M. le ministre de l'agriculture, pratiquer la décentralisation, « porter les villes à la campagne », je crois qu'en améliorant notre trafic fluvial entre le Nord de la France et la région parisienne, nous transporterions nos villes industrielles au bord de l'eau, le long de cette nouvelle et future voie d'eau.

Voilà pour les fleuves. J'en arrive maintenant aux ports maritimes.

Je ne formulerai pas de critiques sur le choix des investissements décidés par la direction des ports maritimes et par M. le ministre. Nous trouvons ce choix très heureux, dans l'ensemble. Il y a, certes, en matière portuaire, des solutions de continuité qui n'existent pas en matière de canaux. Il faut prendre des options. Celles-ci nous ont paru heureuses mais, hélas ! très insuffisantes.

C'est le problème de la nature de la loi de programme et de ce qu'elle représente pour vous, Gouvernement, monsieur le ministre et pour nous, Parlement.

J'avoue qu'après avoir entendu les déclarations de plusieurs ministres je ne suis pas pleinement rassuré, car j'ai l'impression que tous nos ministres ne placent pas sous le mot de « loi-programme » tout à fait le même contenu, et que le concept diffère suivant qu'il s'agit du ministre de l'agriculture, qui dit: Ce que nous vous donnons n'est qu'une toute petite part, mais il est bien entendu que, lors de l'établissement du budget la part sera plus importante. Ce que nous avons voulu inscrire ce sont les grandes opérations, les travaux pour lesquels il est nécessaire de préparer des fonds de concours et de prévoir des participations. On veut également faciliter la tâche des collectivités locales appelées à participer et des autorités financières chargées de trouver les crédits.

Nous sommes pleinement d'accord avec cette optique, avec ce que disait M. le ministre de l'agriculture. C'est pourquoi nous nous félicitons de cette loi de programme. Mais en matière portuaire, là où l'instrument est si lourd, où il s'agit de trouver chaque fois, à côté du crédit de l'Etat, un crédit au moins égal pour chacun des ports, auprès de la chambre de commerce ou du port autonome, nous sommes très heureux de savoir qu'il faudra à l'avance prévoir les moyens de financement, prévoir afin de présenter à l'autorité de tutelle des ponts et chaussées l'autorisation de contracter des emprunts qu'il faudra bien gager par des péages ou par d'autres ressources à déterminer; nous en sommes heureux aussi parce que nous savons que la rapidité et le coût des travaux dépendent de ce que les entrepreneurs peuvent escompter obtenir comme travaux dans les années à venir.

En effet, si un entrepreneur qui s'installe dans un port comme Dunkerque, Boulogne ou Marseille, afin d'effectuer différentes tranches de travaux, sait qu'il aura des marchés successifs d'année en année, il lui sera possible de prévoir ses investissements propres en machines pour obtenir le rendement le plus poussé.

C'est pourquoi nous nous en félicitons.

Mais nous avons aussi entendu à la commission des finances — je demanderai à M. le ministre d'être notre interprète auprès de lui — M. Bonnefous dire d'une façon plus nuancée: « Mais c'est la masse des travaux; il y aura peut-être une petite tranche modulable. »

Que sera cette « petite tranche modulable » pour nos ports? Nous nous méfions et je vais vous citer des chiffres. Il y a eu 9 milliards 400 millions d'inscriptions de crédit au budget de 1958 et 10 milliards 400 millions au budget de 1959; or, ne sont prévus pour 1960 et 1961 — je ne cite que ces deux années — que 8 milliards 200 millions. Soit au total 36 milliards.

Si nous nous reportons au troisième plan d'équipement, nous voyons que celui-ci prévoyait pour nos ports une somme de 66 milliards. Si donc, nous n'avons pas une tranche modulable importante ou si le point de vue du ministre de l'agriculture ne se traduit pas en matière portuaire, le manque de financement sera de l'ordre de 50 p. 100.

A cet égard, je tiens à répéter ce que nous avons dit à la commission de la production industrielle et des échanges, où nous avons été unanimes. Nous considérons les crédits d'équipement portuaire comme des crédits-planchers, comme un engagement réciproque entre le Parlement et le Gouvernement, le Gouvernement s'engageant à inscrire au minimum ces travaux dans les lois budgétaires successives, et le Parlement s'engageant, de son côté, à voter les crédits d'engagement correspondants, étant bien entendu que cela ne forme qu'une base de travail qu'il sera absolument nécessaire d'étoffer et de multiplier.

Je conclus, mes chers collègues. Les ports ne sont pas seulement un lieu de passage. De plus en plus, dans le monde entier, les ports et leur Hinterland immédiat deviennent des centres industriels importants. De plus en plus on va chercher, à l'étranger ou dans la plus grande France, les matières premières nécessaires à nos fabrications. Quand il n'y a, entre le port et l'usine, qu'un simple brouettage, ou mieux, qu'un déversement direct du bateau au lieu d'utilisation, cela se traduit par la diminution des prix de revient des produits fabriqués, par une compétitivité réelle sur les marchés internationaux.

Je pourrais citer telle usine française de ferro-manganèse qui est compétitive sur le marché américain parce qu'elle a réuni les conditions d'installation et de production à proximité d'un port où arrive son minerai. Tout ce qui est fait pour augmenter nos postes à quai, pour diminuer les jours ou les heures d'attente en rade, pour attirer l'industriel vers un port de débarquement, ne peut que contribuer à la richesse de notre pays, à son équipement, à son développement et, j'ajoute, à la décentralisation, dans un cadre semblable à celui des voies navigables.

Nous voterons donc avec beaucoup de plaisir la partie du projet relative aux voies navigables.

Nous acceptons ce qui nous est proposé pour les ports maritimes, mais nous demandons au Gouvernement d'écouter l'appel unanime de la commission à cet égard. Nous n'avons été inspirés que parce que nous croyons être l'intérêt supérieur du pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Labbé, suppléant M. Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile et commerciale.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis suppléant.* Mes chers collègues, M. le président Bergasse, empêché, m'a chargé de le remplacer à cette tribune. Je présenterai donc ce rapport pour avis au nom de mes collègues de la commission de la production et des échanges en me réservant la possibilité d'intervenir à titre personnel sur ce même problème au cours de la discussion générale.

Mesdames, messieurs, ce rapport pour avis sera extrêmement bref, car d'une part il ne porte que sur une partie relativement faible des crédits prévus dans le projet de loi sur l'équipement économique général, d'autre part il vise à des dépenses peu discutables puisqu'elles s'inscrivent en quelque sorte nécessairement dans le cadre du progrès technique.

L'aviation civile, peut-être beaucoup plus encore que les autres modes de transport classiques, se trouve aujourd'hui, dans le monde, à un tournant capital.

L'emploi généralisé des réacteurs sur des avions desservant les grandes lignes intercontinentales et même les lignes européennes donne à ces engins aériens une vitesse et un plafond qu'ils ne connaissaient pas jusqu'à présent. L'adoption du *Boeing* 707 sur les lignes transatlantiques, demain sur les lignes franco-africaines, l'apparition de la *Caravelle* sur les lignes européennes font que la vitesse passe de 450 à 850 et que l'altitude de croisière des parcours normaux dépasse 10.000 mètres.

Il s'ensuit, pour la navigation aérienne comme pour la météorologie, une modification très profonde des données, qui exige, en conséquence, une revision complète des matériels.

L'exploration courante du ciel à des hauteurs jusqu'alors assez ignorées, la rapidité nécessaire pour la transmission des renseignements air-sol avec des appareils qui, par exemple, traversent le Luxembourg en 140 secondes, font que des installations nouvelles doivent être créées, impérativement, sur les aérodromes français, pour la sécurité et le contrôle de ces nouveaux engins aériens.

D'où ces dépenses qui figurent dans le projet de loi de programme qui vous est soumis pour un montant total de 6.685 millions de francs, répartis sur deux ans seulement en raison, comme l'a souligné notre collègue Pascal Arrighi, de l'incertitude existant quant à l'évolution future de l'aviation civile, mais permettant néanmoins au secteur industriel intéressé — et c'est l'essentiel — ainsi qu'aux services de l'aviation d'organiser, en complet accord, leurs opérations de séries.

Eu égard à l'extension de l'aviation à réaction sur les lignes africaines, soit qu'elle se réalise par l'intermédiaire d'appareils *Caravelle* ou *Boeing* 707, une part importante des dépenses est affectée aux aérodromes d'Algérie ou d'outre-mer.

Votre commission de la production et des échanges, en raison du caractère, dirons-nous inéluctable, des dépenses engagées en faveur des moyens de transport indispensables à la vie moderne, vous propose d'adopter le projet de loi de programme présenté par le Gouvernement. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Laurin, suppléant M. de Gracia, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les télécommunications.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis suppléant.* Mes chers collègues, au moment où cette Assemblée aborde l'examen d'un projet de loi de programme relative aux télécommunications, la commission de la production et des échanges a voulu, après l'analyse des textes qui lui sont soumis, préciser sa portée et en tirer la philosophie.

M. de Gracia, empêché, m'a prié aujourd'hui de me substituer à lui à cette tribune.

Dans cet ensemble de loi de programme on constate que, quinze ans après la Libération, le téléphone reste un des seuls secteurs de l'activité nationale où subsiste encore la pénurie née des événements de la guerre.

Cette insuffisance quantitative entraîne un certain nombre de retards pour les améliorations qualificatives que permettrait le progrès technique. Cette situation du téléphone se répercute dans le service télégraphique où de nombreuses demandes d'abonnement au Télex sont également en instance.

Pour le téléphone, de 1954 à 1959, le nombre des demandes d'abonnement non satisfaites n'a fait que s'accroître. En 1954, il était de 65.000, il est passé à 110.000 en 1957 et il atteint 120.000 en 1959 pour une demande annuelle actuelle de 150.000 environ.

Les prévisions d'augmentation des recettes sont approximativement: pour 1960, plus 10 milliards par rapport à 1959, pour 1961, plus 12 milliards par rapport à 1960 et pour 1962, plus 13 milliards par rapport à 1961.

On ne saurait, mes chers collègues, mettre en doute l'intérêt présenté, pour l'économie générale du pays, par les services des télécommunications qui représentent, en fait, un véritable système nerveux de notre économie. Comme, d'autre part, la haute rentabilité des installations est indiscutée, il n'existe pas, bien au contraire, d'objection majeure à leur développement. C'est pourquoi nous nous réjouissons — et la commission de la production et des échanges a tenu à ce que cela fût dit par le rapporteur — que cette loi de programme soit déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Cette loi de programme n'est d'ailleurs pas un fait nouveau pour les télécommunications. Lors du deuxième plan de modernisation et d'équipement, un décret de programme avait déjà été pris au titre d'une loi de pleins pouvoirs et couvrant la période 1954-1957.

Le but de cette loi de programme était essentiellement d'amorcer le redressement de la situation des télécommunications car depuis quelque vingt ans l'offre de service est inférieure à la demande.

Cette nouvelle loi de programme beaucoup plus étoffée que la précédente s'imposait donc sous peine de se retrouver, dans peu d'années, dans une situation pire que celle existant avant le deuxième plan.

Cette nécessité est devenue d'autant plus impérieuse qu'en fait il n'y a pas eu soudure entre le deuxième plan et la loi de programme qui vous est présentée. Pour les télécommunications, et par rapport à 1957, l'exercice 1958 s'est traduit par une réduction en crédits d'équipement d'environ 17 p. 100.

Compte tenu de la hausse des prix, le montant accordé en 1959 atteint à peine, en volume physique, celui de l'exercice de référence. C'est pourquoi nous soulignons l'intérêt qu'il y aurait à compléter les annuités constantes de la loi de programme par des tranches complémentaires annuelles aussi substantielles que possible, dites modulations, comme l'a tout à l'heure indiqué M. Dumortier.

En ce qui concerne le téléphone et le télégraphe, le nombre des demandes en instance reste constant. Il atteignait en décembre dernier, 117.000. Ce fait montre bien que, derrière la demande exprimée, existe une considérable demande latente qui est la conséquence de retards longuement accumulés.

D'autre part, l'accroissement constant du trafic a posé à l'exploitation des problèmes rendus difficiles par une insuffisance de modernisation des exploitations.

Pour tous ces motifs, l'effort d'équipement doit être accru et placé sous le double signe de l'extension et de la modernisation. Peut-on, en effet, admettre que la position française se dégrade davantage vis-à-vis de l'étranger ?

Du point de vue de la densité téléphonique, c'est-à-dire du nombre de postes par cent habitants, la France occupe le dix-neuvième rang dans le monde.

Pour limiter la comparaison à des pays européens de situation économique analogue, en 1957 — année pour laquelle sont connues les dernières statistiques internationales — la densité téléphonique était la suivante: France, 8; Allemagne fédérale, près de 9; Belgique, 11; Grande-Bretagne, 14; Suisse, plus de 27; Suède, plus de 31.

Quant au degré de modernisation atteint, on peut le caractériser par un indice qui est le pourcentage de postes desservis en automatique: en France, 55 p. 100 plus 17 p. 100 en semi-automatique rural; en Allemagne fédérale, 98 p. 100; en Belgique, 81 p. 100; en Grande-Bretagne, 77 p. 100; en Suède, 78 p. 100; en Suisse, plus 99 p. 100.

Cela rend lumineux le fait que l'extension et la modernisation doivent donc être poursuivies de concert. L'effort d'équipement sera d'ailleurs facilité par le récent relèvement des tarifs réalisé au début de cette année et dont le but essentiel a été justement de pourvoir au financement des opérations d'équipement.

Cet aspect du problème ne devra pas être oublié au moment de la discussion du budget de 1960 et des années suivantes où apparaîtront les tranches complémentaires de crédits d'équipement destinées à parfaire les annuités fixes de la loi de programme.

Il importe que le financement des unes et des autres soit assuré pour une bonne part par l'excédent de recettes de la première section du budget annexe.

Cette condition est d'autant plus nécessaire qu'un vigoureux effort d'investissement s'impose.

La loi de programme qui vous est présentée n'est qu'une étape sur la voie du redressement, venant après une pause de deux ans qui la sépare de l'étape précédente marquée par le décret-programme. Des conjoncturistes ont étudié une hypothèse de développement des télécommunications, selon laquelle on peut donner jusqu'à l'année 1975 pour revenir à une situation normale.

Les délais de raccordement des postulants au téléphone, qui seraient de quelques semaines, seraient acceptables.

Le développement et la modernisation du réseau remettraient la France, par rapport à ses voisins, dans une position comparable à celle d'avant-guerre.

Si cette hypothèse — vraiment minimum — peut paraître modeste pour être satisfaisante, le taux d'accroissement des investissements devra être beaucoup plus important qu'il ne l'a été au cours des dernières années. C'est pourquoi il est impératif de parler d'un effort vigoureux d'équipement.

La commission de la production des échanges s'est penchée tout particulièrement sur la situation du téléphone dans les campagnes.

En 1953, 1.440.000 abonnés, soit 90 p. 100, bénéficiaient du service permanent; fin 1958, leur nombre s'élève à 1.908.000, soit 95, 04 p. 100.

Cette organisation de la permanence du service téléphonique dans les campagnes se poursuit grâce à l'équipement en automatique rural, financé au moyen des avances rembour-

sables. En outre, l'administration des postes, télégraphes et téléphones entend participer de plus en plus à la lutte contre l'isolement rural par le développement du service téléphonique public dans les campagnes, communes et hameaux.

Le bilan d'ensemble fait apparaître qu'environ 80 p. 100 des frais d'installation du téléphone public à la campagne reste à la charge de l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

Ce problème de la desserte est sur le point d'être résolu.

L'efficacité du raccordement des postes publics peut être augmentée par l'intervention des conseils généraux et des communes. La conjugaison de ces moyens a permis l'installation, au cours des cinq dernières années de 1953 à 1958, de 745 cabines téléphoniques rurales et de 6.325 postes d'abonnement public.

Cette politique exige que soit développée simultanément une infrastructure des communications et, en particulier, des télécommunications.

En ce qui concerne la rentabilité des investissements, quelques exemples illustreront, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans des calculs complexes, la rentabilité des besoins d'équipement. Ces renseignements seront de nature à intéresser l'Assemblée.

La mise en service d'un circuit supplémentaire entre deux villes, lorsque les centraux urbains sont saturés, entraîne, dans le cas de l'exploitation manuelle, une dépense d'équipement du même ordre de grandeur que celle résultant de l'équipement du même circuit en automatique.

Dans ce dernier cas, on économise évidemment le traitement des opératrices qu'il aurait fallu recruter.

Une étude faite à ce sujet, lors de la préparation du IIIe Plan de modernisation et d'équipement, a montré qu'en faisant passer en cinq ans de 25 p. 100 à 50 p. 100 le taux d'automatisation des liaisons interurbaines, on réaliserait, sur les dépenses de personnel, une économie équivalente aux crédits d'équipement à dépenser au cours des cinq années considérées pour obtenir le nouveau taux d'automatisation.

L'expérience acquise depuis la mise en service du câble sous-marin Marseille-Alger en est un évident témoignage. Il a permis d'établir qu'en supposant amorties en dix ans les dépenses d'équipement engagées, la marge entre les recettes et les dépenses atteignait 34 p. 100 de ces dernières.

Mes chers collègues, vous pourrez vous documenter en consultant la suite du rapport et des statistiques recueillies par M. de Gracia.

Vous attendez certainement de votre commission de la production et des échanges qu'elle ne parle pas uniquement de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, mais qu'elle nous entretienne aussi des entreprises fabriquant le matériel spécialisé de télécommunications.

Il s'agit d'une industrie qui est généralement très prospère à l'étranger; elle s'y manifeste même par une importante contribution aux exportations, là où celle industrie s'est développée normalement. Cette vocation exportatrice est d'ailleurs très intéressante, puisque la proportion de main-d'œuvre intégrée est très importante et qu'il vaut mieux exporter de la main-d'œuvre que des matières premières.

En France, cette industrie — qui, depuis quelque vingt ans, connaît les mêmes difficultés que son client principal — ne jouit pas de la même prospérité que ses concurrents étrangers, car elle ne dispose pas d'un marché intérieur suffisant.

Des programmes plus étoffés et surtout plus continus, donc connus à l'avance, entraîneraient une indéniable amélioration de la productivité et, par suite, une diminution des coûts de production. L'économie française en bénéficierait au premier degré et notre industrie verrait sa position améliorée au moment où s'ouvre le Marché commun.

La commission a tenu à marquer par ce rapport l'ensemble de ses préoccupations et à s'associer aux préoccupations évoquées devant elle par M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones, qu'elle a félicité de certaines initiatives, notamment en matière de tourisme, de celle des « bureaux muets » que M. Cornut-Gentille a bien voulu instaurer, qui auraient intérêt à être plus connus et à être multipliés, en particulier dans les villes touristiques, dans la région parisienne et dans la ville de Paris même.

D'autre part, la commission a tenu, comme l'a fait M. le rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à rendre un hommage personnel aux cadres, aux techniciens et en particulier aux chercheurs des postes et des télécommunications qui font honneur à la France.

Avant de conclure, mes chers collègues, je tiens à rappeler à l'Assemblée nationale la répartition des autorisations de programme que nous lui demandons de voter pour 1960:

Equipement des bâtiments, 8.500 millions; équipement des bureaux téléphoniques, 19.530 millions; équipement des lignes téléphoniques interurbaines et aménagement des réseaux urbains, 27.250 millions; équipement des services télégraphiques et radioélectriques, 3.720 millions; équipement des services d'études et de recherches, 920 millions, soit au total, 60 milliards, dont 40 milliards auto-financés par l'administration et 20 milliards d'emprunt à la caisse des dépôts et consignations.

Aussi votre commission de la production et des échanges pense que l'expansion des services considérés — qu'elle aurait aimé, bien sûr, plus importante pour le confort de l'économie nationale — constitue pour cette économie un apport net de toute servitude et qui va dans le sens de l'intérêt général.

C'est pourquoi elle donne un avis favorable à l'adoption des crédits du projet de loi de programme consacrés aux télécommunications.

Cet avis et cet engagement, s'ajoutant aux avis favorables donnés pour les cinq autres parties de cet avis, ont permis à votre commission de la production et des échanges, sous les réserves et observations présentées par ses rapporteurs, de donner un avis favorable d'ensemble pour l'adoption du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La séance est suspendue pour quelques minutes.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures vingt minutes, est reprise à dix-sept heures trente-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Lemaire, président de la commission de la production et des échanges.

M. Maurice Lemaire, *président de la commission de la production et des échanges.* Mes chers collègues, les rapporteurs pour avis de la commission de la production et des échanges ont exposé les aspects économiques et techniques des divers chapitres qui sont inclus dans le projet de loi de programe qui nous est soumis.

Comme l'indiquait M. Laurin à la fin de son exposé, la commission a approuvé tous ces rapports et, à une large majorité, sinon à l'unanimité, ses membres voteront le texte qui nous est proposé.

Ils sont d'accord pour reconnaître que le projet marque un progrès sur les méthodes anciennes et que les mesures prévues tendent à concourir à l'acroissement de la production, au développement de la productivité et à l'amélioration de la balance des payements. C'est, en somme, un raccord, une sorte de pont qui nous est proposé entre le troisième plan de modernisation et d'équipement dont la réalisation se termine en 1961 et le quatrième plan dont l'étude est déjà entreprise par le commissariat général et les services ministériels.

Je reviendrai dans quelques instants sur certains aspects du projet de loi qui nous est soumis en me plaçant dans les perspectives ouvertes par la discussion au sein de la commission. Je crois cependant nécessaire de projeter auparavant quelques rais de lumière sur le fonctionnement de notre commission.

Vous le savez, sa vocation est fort étendue puisqu'elle a compétence pour tous les problèmes touchant, entre autres, à l'agriculture, à l'industrie, au commerce, aux transports maritimes et aux télécommunications.

Avec un recul de quelques mois, il est déjà possible d'affirmer que cette variété d'attributions, loin d'être un inconvénient, constitue au contraire un élément favorable. Elle tend, en effet, à élever chacun des membres de la commission au-dessus de ses préoccupations courantes, de ses penchants naturels, à démontrer que l'agriculture, l'industrie, le commerce, les transports font partie d'un même tout et que le bien géné-

ral ne peut résulter que d'efforts conjugués préparant les grandes options nécessaires.

Les séances de la commission ont permis surtout l'information générale, la connaissance des ensembles, la discussion des rapports, d'où les méthodes que nous avons pu employer. La commission a entendu plusieurs ministres, dont l'audition a permis de vastes tours d'horizon. Le même processus est intervenu pour étudier les projets de loi relatifs à l'équipement agricole et à l'équipement économique.

Cependant, il a fallu dans certains cas recourir à la création de groupes d'études pour améliorer la prospection, rassembler les matériaux et préparer les travaux de la commission. Il est apparu, en outre, qu'il était indispensable que le président, les vice-présidents, le bureau, les rapporteurs, entourés de membres compétents dans certains domaines ou dans une matière déterminée, puissent recueillir directement divers éléments ou entendre des communications des personnalités représentatives du monde économique.

Une telle méthode, valable pour l'économie en général, l'est aussi dans le domaine des industries nationales et des services qui forment une part importante de l'éventail qui est dévolu à votre commission de la production et des échanges. Elle conduit, dans certains cas, à entrer en rapport avec de hauts fonctionnaires, des directeurs d'industries nationales, mais naturellement sous l'égide et sous le contrôle des ministres de tutelle.

Il n'est pas possible, en effet, de traiter directement de tous les problèmes relevant d'une compétence aussi étendue que celle de votre commission, avec chacun des ministres intéressés, au cours des séances plénières de la commission. La mise en œuvre de l'appareil d'ensemble nécessite de longs délais, souvent incompatibles avec la bonne marche des travaux. D'autre part, la multiplication des séances de la commission se heurte aux limites des possibilités pratiques.

Le problème ainsi posé — et je ne fais que le poser — nous semble facile à résoudre. On pourra sans doute trouver un *modus vivendi* qui permette d'apporter à l'exécutif tout l'appui que requiert son action pour le renouveau national, tout en assurant au législatif les plus larges possibilités de contrôle et d'expression dans un esprit d'information et de compréhension mutuelle.

En ce qui concerne les projets proprement dits, je reviendrai brièvement sur le regret général des membres de la commission — regret qui a déjà été exprimé à cette tribune — qu'il n'y ait pas, dans la loi de programme, l'indication d'une politique globale.

Le Gouvernement l'a reconnu et en a donné les raisons. Ces lois de programme — et surtout celle que nous examinons aujourd'hui — sont le rassemblement, la juxtaposition de projets qui n'ont pas tous entre eux des liens directs ou même indirects. On peut même noter que, dans chaque domaine, n'ont pas été compris tous les importants investissements nécessaires. J'en trouve l'exemple à propos de la Société nationale des chemins de fer français puisqu'il n'est question, dans la loi de programme, que de la poursuite des travaux d'électrification sur les grandes lignes et de la modernisation du matériel de traction et du matériel roulant à l'usage des voyageurs ou des marchandises.

A titre d'ancien cheminot — on m'excusera de le rappeler — je connais l'importance de ces problèmes. Depuis la libération, grâce aux changements de structures qui ont été permis par les vastes destructions de la guerre, il a été possible à la direction de la Société nationale des chemins de fer français et au ministère des travaux publics de définir une politique qui a été appliquée avec une grande persévérance et une grande efficacité.

Cette politique prévoyait, d'une part, la concentration du trafic sur les grandes artères armées de rails lourds, dotées de traverses de premier choix, d'un ballast en très bon état et d'une signalisation à rendement élevé, ainsi que de gares de triage situées aux intersections des lignes de forces du trafic et de gares terminales modernisées pouvant recueillir les expéditions et assurer les transbordements nécessaires; d'autre part l'élimination progressive de la machine à vapeur qui n'est pas un instrument désuet, certes, mais qui coûte cher comme entretien et personnel.

Toutefois, puisque l'occasion m'en est donnée, il me semble intéressant de citer quelques résultats, à titre d'exemple — j'y insiste — car il ne s'agit pas d'un cas isolé des bienfaits d'une politique mûrie et patiemment poursuivie pendant de longues années.

Je ne vous rappelerai donc que quelques chiffres: depuis 1938 l'effectif du personnel de la Société nationale des chemins de fer français a été réduit de 150.000 agents. Le trafic acheminé par heure de travail, depuis 1950 seulement, a augmenté de 63 p. 100; depuis la même date la consommation d'énergie a diminué de 1.500.000 tonnes d'équivalent charbon, par an, cela malgré l'augmentation du trafic.

Quant à la productivité des engins de traction — c'est-à-dire le nombre de tonnes remorqué par engin — elle s'est accrue de 68 p. 100 depuis 1950.

C'est là une belle démonstration des effets de stabilité dans l'effort et dans la continuité des programmes.

N'oublions pas, cependant, que le troisième plan de modernisation et d'équipement a prévu, à partir de 1954, une augmentation du trafic de la S. N. C. F. de 40 p. 100. Nous n'en sommes pas encore là.

M. Ruais constatait tout à l'heure que, dans les derniers temps, le trafic avait tendance à diminuer. Il semblait conclure qu'il n'y avait aucune crainte à avoir pour l'avenir.

Ce n'est pas du tout mon opinion. On constate, en effet, que de grands triages et certaines sections de lignes arrivent à bout de souffle. Je citerai, par exemple, le triage de Villeneuve-Saint-Georges, dans la banlieue Sud-Est de Paris, sur la grande ligne Paris-Lyon. Ce triage, qui a été reconstruit et modernisé après la Libération, pour traiter 4.000 wagons par jour, a dû en traiter, certains jours, près de 5.000. C'est un record, mais qu'on ne peut pas dépasser. Il faut dès maintenant envisager — je me permets d'attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur ce problème — de créer de nouveaux triages et d'agrandir certains de ceux qui existent.

Tout en regrettant que de telles opérations ne soient pas prévues dans le projet de loi de programme, nous espérons cependant que des dispositions correspondantes figureront dans les budgets annuels.

L'activité des chemins de fer, comme celle de tous les transports par route ou par voie fluviale, progresse en raison directe de l'augmentation de la production.

Or, que désirons-nous ? Que désire le Gouvernement ? M. le ministre des finances le disait il y a quelques jours à cette tribune; nous désirons voir la production nationale en expansion vigoureuse.

Malheureusement, dans le cas du chemin de fer, je dois le dire — l'expérience a déjà été faite — on arrive très rapidement à des goulots d'étranglement; si une ou plusieurs gares de triage sont en difficulté, les répercussions se font sentir de proche en proche; ce sont alors de larges étendues du réseau qui sont figées, c'est-à-dire que, dans ce cas, la productivité tombe verticalement, ce qui est de nature à empêcher l'expansion que nous voulons tous réaliser.

Quant au problème routier, je ne m'y arrêterai pas longuement. M. Ruais y a fait allusion et personne ne s'étonnera que la commission de la production et des échanges, comme la commission des finances, ait particulièrement déploré que la route, qui est pourtant d'une importance capitale, ne figurât pas dans la loi de programme.

Quels sont les problèmes qui se posent ? Ce sont, par exemple, les dégagements de Paris et des grandes villes, la création de moyens de stationnement, la construction d'autoroutes, domaine dans lequel — on l'a dit — nous sommes très en retard sur certains de nos voisins.

Toutes ces réalisations intéressent, au premier chef, le développement de notre économie.

Il est clair, par exemple, que si notre circulation routière est améliorée, le tourisme en sera favorisé. Il est vrai aussi qu'une augmentation de la productivité de la route pour le transport des voyageurs ou des marchandises servirait d'assises solides à notre construction automobile.

Or, quelles sont les indications qui nous ont été fournies à l'occasion de la publication du troisième plan ?

De 1952 à 1957, la construction automobile a augmenté de 75 p. 100. Depuis, elle a encore augmenté, elle tend à doubler par rapport à 1952 et les ventes de voitures à l'étranger battent tous les jours de nouveaux records.

Croyez-vous, mes chers collègues, que cette progression pourra se poursuivre si un effort important n'est pas consenti pour résoudre, en France, les problèmes posés par la circulation ?

Nous sommes, on l'a souligné, le pays de l'essence chère, sinon la plus chère. Les automobilistes doivent en outre acquitter le montant de la vignette. Je n'en fais pas le reproche au Gouvernement qui n'a pas inventé cette institution, mais n'a fait que la recueillir de ses prédécesseurs.

M. Félix Kir. L'essence est trop chère. Il faut en réduire le prix.

M. le président de la commission de la production et des échanges. C'est un fait.

Certains croient que ces facteurs peuvent être néfastes à l'essor de la construction automobile nationale. Ma conviction personnelle, qui n'est pas complètement différente, est que le risque fondamental réside ailleurs: si d'ici quelque temps, grâce à l'amélioration de l'équilibre budgétaire, à l'apport des pétroles sahariens, le Gouvernement décidait de diminuer les charges fiscales qui pèsent sur les automobiles, nous irions buter très rapidement contre le heurtoir constitué par les goulots de circulation. Là se posent des problèmes immenses qui requièrent des études longues, des travaux coûteux, des délais importants. S'ils ne sont pas entrepris à temps — et il semble qu'il soit déjà trop tard pour certains secteurs — l'industrie automobile ne pourra poursuivre son expansion, car un marché intérieur vivant est nécessaire pour nourrir l'exportation.

Dans le domaine de l'énergie comme dans les autres, la loi de programme — ainsi que l'a fait remarquer M. Héron, rapporteur spécial de la commission de la production et des échanges — sous le seul aspect de l'énergie électrique, est calquée sur le troisième plan qui prévoyait une consommation de 70 milliards de kilowatts-heure pour 1961.

Ainsi que l'a dit M. Marcellin, l'équilibre est incertain et l'on prévoit maintenant le doublement de la consommation tous les huit ans au lieu de le prévoir tous les dix ans, ce qui conduit à substituer au chiffre minimum de 70 milliards de kilowatts-heure celui de 76.

Nous restons toutefois, selon l'expression des techniciens, dans l'hypothèse courte, en raison des incertitudes qui pèsent sur les moyens de production à mettre en œuvre: hydroélectricité, électricité thermique, électricité d'origine atomique, de même que sur les possibilités d'exploitation et d'acheminement des hydrocarbures sahariens.

Il est évident que ces données incitent à la prudence. Mais il nous faut précisément envisager toutes les difficultés. Je suis sûr que M. le ministre de l'industrie et du commerce y a déjà songé — il a d'ailleurs créé un comité — car il est nécessaire de faire le plus tôt possible un choix dans la coordination des moyens énergétiques.

Certes, pour l'énergie atomique, dont il a été question tout à l'heure, les inconnues tendent à s'estomper, mais on peut tout de même remarquer que l'industrie d'origine atomique demeure dans un dispositif extrêmement évolutif. Si l'on peut dire que l'énergie électrique produite par fission est actuellement domestiquée, on n'a établi jusqu'à présent dans le monde qu'une capacité totale de production d'environ 100.000 kilowatts de puissance.

L'expérience acquise dans différents pays, notamment en Grande-Bretagne, en Amérique, en U. R. S. S. et en France, permet de prévoir que, d'ici dix ans, la capacité pourra s'élever à 15 millions de kilowatts, et ce sera encore insuffisant eu égard aux besoins.

Pour tout dire, l'évolution de l'énergie d'origine atomique restera liée à l'abaissement des coûts de production. Il s'agit de savoir quand le courant d'origine atomique sera compétitif par rapport à celui qui est produit par les centrales classiques hydro-électriques et par les machines thermiques alimentées au charbon, au fuel, au gaz naturel. Il est certain qu'à proximité des gisements de gaz naturel ou sur le parcours de grands gazoducs qui peuvent venir de ces gisements, le gaz naturel, pendant longtemps encore, battra l'énergie d'origine atomique. J'en suis pleinement persuadé.

Le pays qui s'est le plus engagé dans le développement de l'énergie atomique est la Grande-Bretagne. Ce pays espère porter son objectif à 5 milliards ou 6 milliards de kilowatts-heure de production annuelle à la fin de son plan décennal. Mais on sait que la Grande-Bretagne se trouve dans une situation tout à fait particulière. Elle n'a ni hydro-électricité, ni pétrole, tout au moins dans son territoire métropolitain.

La situation en France est tout à fait différente: nous avons une hydro-électricité assez large — nous avons encore des sites non exploités — et le gaz de Lacq; demain, nous aurons le gaz saharien.

L'électricité n'est, au fond, qu'une forme élaborée de l'énergie, une forme extrêmement souple, d'un emploi facile et souvent irremplaçable.

Cependant, quantitativement dans la consommation française, l'énergie sous forme d'électricité ne représente qu'un peu moins du quart de la consommation totale d'énergie primaire.

Je citais il y a un instant le chiffre de 70 TWh qui correspond à 30 millions environ de tonnes d'équivalent de charbon. Il faut mettre en présence une consommation totale de 120 millions de tonnes d'équivalent en charbon. Ainsi, le vrai problème énergétique comporte-t-il de très importantes options pour l'approvisionnement en énergie primaire.

Il y a dans le monde — c'est vrai pour toutes les époques — des pays riches et des pays pauvres. Depuis l'avènement de l'ère industrielle, les pays riches ont été ceux qui ont disposé à la fois de matières premières et d'énergie. La France n'a pas été très favorisée dans ce domaine et il faut que nous nous rappellions que si elle a éprouvé des difficultés à rejoindre ou à approcher le niveau qu'ont atteint la Grande-Bretagne et l'Allemagne, c'est parce qu'elle ne disposait que de peu de charbon, contrairement à ses voisins. Et si, dans un passé récent notre expansion s'est trouvée bloquée, c'est surtout en raison de l'insuffisance de moyens énergétiques et de ressources en matières premières.

En 1958, la balance commerciale française s'est soldée par un déficit de 360 milliards de francs. Mais la balance énergétique était en déficit de 375 milliards de francs. La comparaison de ces deux chiffres montre que, si nous avions disposé de ressources nationales d'énergie, notre expansion n'aurait subi aucun arrêt et le problème qu'elle pose eût été résolu.

Aujourd'hui, heureusement, grâce au pétrole, grâce au gaz naturel, toutes les possibilités nous sont offertes.

Pour le pétrole, les perspectives sont extrêmement favorables. Il est à peine besoin de citer le gisement d'Hassi-Messaoud, tant on en parle. Il est maintenant reconnu que ce gisement est l'un des principaux du monde. Mais je me permets de rappeler que lorsqu'il y a deux ans j'ai dit que Hassi-Messaoud était un des principaux gisements du monde. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

On m'a pris pour un poète.

Le poète a eu raison. Je ne dis pas: Tant mieux pour lui, je dis: Tant mieux pour l'avenir de notre économie nationale.

Et à côté du gisement d'Hassi-Messaoud, il existe ceux d'Edjelé, de Tiguentourine, de Zarzaïtine, d'El Gassi et d'autres qu'on découvre, je ne dis pas tous les jours, mais presque tous les mois, et on en découvrira encore.

De tout cela nous devons retenir que, relativement à sa population et même à la population de la Communauté française, la France est en passe, dans un avenir qui n'est pas très éloigné, de disposer de réserves plus importantes que celles des Etats-Unis d'Amérique.

Voilà une vérité qu'il ne faut pas oublier. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Il importe d'aller vite. Je sais, monsieur le ministre, que telle est votre intention et je ne vous adresse pas de reproche. Pourquoi faut-il aller vite ? Parce que nous sommes dans un monde et à une époque où le temps presse, où la guerre froide, après avoir pris tous les aspects singuliers que nous connaissons en prend un qui est de plus en plus facile à discerner: l'aspect économique. La guerre froide va se livrer sur le plan économique et la question se pose encore avec plus d'acuité pour le gaz naturel que pour le pétrole.

Nous avons heureusement le gisement de Lacq. A la fin de 1960, il produira annuellement 4 milliards de mètres cubes de gaz naturel, c'est-à-dire l'équivalent de 6 millions de tonnes de charbon, et il existe de nombreuses possibilités d'expansion ultérieure.

M. Félix Kir. Ce gaz est un peu trop cher !

M. le président de la commission de la population et des échanges. Seulement, cette expansion est subordonnée à l'écoulement de la production de soufre puisque, après 1960, nous produirons à Lacq, annuellement, 1.200.000 tonnes de soufre, c'est-à-dire le double de notre consommation nationale.

Mais au Sahara, à 450 kilomètres au Sud d'Alger, à Hassi-R'mel, se trouve un gisement dont on parle également très souvent et dont on évalue les réserves à des quantités très variables. On dit un jour qu'il existe 800 milliards de mètres cubes de réserves récupérables; un autre jour, on les estime à 1.000 milliards ou même 2.000 milliards. Et ce gisement n'est pas isolé.

Nous avons ainsi, au Sahara, d'immenses ressources en gaz naturel et l'on pourrait, semble-t-il, dans une première étape — non pas demain, mais dans quelques années — imaginer de tirer du Sahara 50 milliards de mètres cubes de gaz naturel par an, soit l'équivalent de 75 millions de tonnes de charbon.

Ces vastes ressources en pétrole et en gaz naturel offrent toute une gamme de possibilités pour notre politique énergétique, c'est-à-dire pour notre politique économique et pour notre politique tout court, non seulement au titre de la France métropolitaine, au titre de la France et de l'Algérie, mais également au titre de la Communauté française et au titre de l'Europe et de l'Afrique. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Il s'agit là, c'est certain, de problèmes très complexes mais d'une portée exceptionnelle. Dès lors, on comprend pourquoi le Gouvernement n'a pu inclure d'emblée — il le fera probablement dès qu'il le pourra — dans une loi de programme ou tel autre texte analogue les principes ou les solutions attachés à ces options fondamentales.

Le pétrole saharien, vous le savez, est extrêmement léger, puisqu'on peut l'utiliser directement dans certains moteurs. Je ne veux pas dire qu'on pourra faire fonctionner les automobiles avec le pétrole du Sahara sans passer par le raffinage, mais que ce pétrole contient une grande quantité de produit blanc et que son utilisation est de nature à transformer la structure du raffinage et de la consommation des carburants.

D'autre part, le gaz naturel va suppléer le charbon et le fuel dans nombre d'utilisations, et notamment pour la chauffe des centrales électriques. C'est déjà le cas de la centrale de Nantes-Cheviré, qui au reste, peut fonctionner indistinctement au gaz de Lacq, au charbon ou au fuel, ce qui constitue une gamme très souple d'utilisation.

Le gaz naturel saharien doit intéresser tous les pays européens, qu'on le transporte sous forme de gaz liquéfié, par bateaux méthaniers, pour le distribuer à la périphérie maritime de l'Europe, ou par de grands gazoducs sur le continent. Le passage de la Méditerranée pose des problèmes; mais ils pourront certainement être résolus, personne n'en doute actuellement. Il s'agit du vaste projet que j'ai dénommé « Eurafrigas » et dont j'ai fait voter le principe, en octobre dernier, par l'unanimité de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe.

Pour comprendre l'intérêt d'un tel projet, il faut, comme je l'ai dit à Strasbourg, se placer à l'échelle du monde.

Les Etats-Unis d'Amérique — vous le savez, on l'écrit dans les journaux, on le répète et ces chiffres, maintenant, viennent aisément à l'esprit — produisent chaque année plus de 300 milliards de mètres cubes de gaz, ce qui correspond au chiffre énorme de 450 millions de tonnes de charbon. Dans ce pays, la part du gaz naturel dans la consommation énergétique nationale atteint 30 p. 100 environ; elle a dépassé la part du charbon.

Regardons ce qui se passe en Russie. Celle-ci s'apprête à rattraper le temps perdu. L'année dernière, la Russie a extrait 30 milliards de mètres cubes de gaz naturel; mais, dans son plan de sept ans, elle prévoit d'en extraire 150 milliards de mètres cubes annuellement, c'est-à-dire l'équivalent de 225 millions de tonnes de charbon. Il y a quelques mois, M. Khrouchtchev déclarait qu'en 1972 la production de la Russie dépasserait 300 milliards de mètres cubes de gaz.

Si je donne ces indications, c'est pour montrer que, sans conteste, le gaz naturel est l'un des facteurs les plus puissants du développement économique, et cela doit nous ouvrir les yeux. Il est clair que, malgré les recherches, les réalisations prochaines et les espoirs soulevés par l'énergie atomique — je ne suis pas, croyez-le bien, hostile à l'énergie atomique — les « supergrands » de ce monde se lancent sans hésitation dans l'utilisation de plus en plus poussée des hydrocarbures et, singulièrement, du gaz naturel.

Ne faut-il pas rappeler que, pour la seule Europe des six, les experts qui se sont penchés sur le problème il y a quelques années — les chiffres n'ont pas beaucoup évolué — ont estimé, en partant de taux d'expansion économique modérés, que pour cette Europe le déficit énergétique atteindrait en 1975 quelque 300 millions de tonnes d'équivalent charbon ? Or le problème est le même pour la Grande-Bretagne, comme pour l'Espagne et pour les autres pays européens.

Est-il besoin d'ajouter que les hydrocarbures sahariens présentent une sécurité plus grande que ceux du Moyen-Orient ? D'autre part, ces « gazoducs » eurafricains ne constitueraient-ils pas des liens plus solides que ceux noués par tous les traités de la Communauté, quel que soit le niveau où on les porte, et je les apprécie, pour ma part, à leur juste valeur ?

Il est donc certain que là se trouve la clé d'une coopération européenne et africaine sans équivalent ni précédent.

On discute chez nous, tous les jours, dans la presse technique et économique, des questions de récession ou d'expansion. Encore une fois, c'est une vigoureuse expansion qu'il nous faut. A supposer que nous observions la même cadence que les Russes dans leur plan de sept ans, nous doublerions nos productions dans les dix années qui viennent.

Dès lors, nous verrions dans certains secteurs le rendement des impôts doublé, si le taux n'en était pas modifié, nous pourrions augmenter nos dépenses; mais irions-nous jusqu'à doubler le nombre des fonctionnaires, les effectifs de notre armée ? Certainement pas. Dans cette optique, nous pourrions pallier de nombreuses carences, construire davantage d'écoles, augmenter le nombre du personnel enseignant, former des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers qualifiés, favoriser l'industrie, l'agriculture, augmenter le nombre de logements construits, refaire les canaux, construire des autoroutes, améliorer les chemins de fer. Le programme est extrêmement vaste. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Nous pourrions résoudre plus facilement nos difficultés en Algérie, développer encore le plan de Constantine, équiper la Communauté et lui ménager des jours meilleurs pour ses populations et surtout pour la sécurité de la zone franc.

On pourrait même, sur cette lancée, diminuer le taux des impôts, réaliser une réforme fiscale. Non que je critique celle que le Gouvernement propose et que nous voterons certainement; mais on pourrait la réaliser dans la facilité et non par le moyen de la chirurgie.

M. Félix Kir. Bonne idée !

M. le président de la commission de la production et des échanges. Nous sommes devant un grand virage à prendre pour le succès de l'économie française et de l'économie européenne. Il y a quelques semaines, se déroulait dans cette Assemblée un grand débat de politique étrangère où il était question, après que le général de Gaulle en eut jeté les grands traits lui-même, de venir en aide aux pays sous-développés. Mais comment réaliser tout cela si la France n'entre pas résolument dans la voie de l'expansion ?

Avec son plan de sept ans — je m'excuse d'y revenir — la Russie va délibérément de l'avant. Les Etats-Unis veulent « rester dans la course ». M. Douglas Dillon, sous-secrétaire d'Etat aux affaires économiques, déclarait récemment ce qui suit dont nous avons trouvé l'écho dans certains journaux français:

« Oui, il est vrai que les Russes marchent en prenant 7 p. 100 d'avance d'une année sur l'autre et que les Etats-Unis ne prennent que 3 p. 100 ou moins de 3 p. 100. Mais il est faux de penser, comme l'a dit M. Khrouchtchev, qu'en 1970 les Russes, en ce qui concerne le pouvoir d'achat, auront rejoint l'Amérique. Toutefois, c'est déjà trop qu'on puisse parler de ce problème. »

Nous Français, nous Européens, si, comme l'a dit le général de Gaulle, nous voulons sauver l'homme, pour que notre action porte, alors que nous ne représentons guère plus de 10 p. 100 de la population du globe, nous devons forcer l'allure, sans quoi, tôt ou tard — et peut-être bientôt — nous serions économiquement décimés. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Aujourd'hui, mes chers collègues, c'est la relativité qui compte et nous sommes engagés, croyez-le, dans une course

de vitesse. Depuis un an, nous avons heureusement reconstitué en France une plateforme de stabilité financière et politique propice au départ de l'économique comme du social. Plus de mille milliards de dollars sont rentrés dans les caisses du Trésor; le mouvement continue et il faut qu'il continue; des experts estiment que ces retours de capitaux pourraient être multipliés par cinq par sept et même par dix. De ce commencement, il faut féliciter le Gouvernement et nous féliciter comme Français.

Mais pour qu'il soit décisif, il faut maintenant — c'est une nécessité et cela peut être une conséquence — que soit abaissé le taux de l'intérêt. On ne peut investir à des taux allant de 6 à 7 p. 100 et même au-delà. Il faut revenir à un taux normal de 4 p. 100 en moyenne.

Mais pour maintenir et accélérer le rythme de notre économie, pour ouvrir, comme l'a dit le général de Gaulle à Saint-Etienne, toutes les portes à une prospérité nouvelle et à un progrès grandissant, il faut — je l'ai souligné tout à l'heure — trouver en abondance matières premières et surtout énergie. Bien entendu, cela ne peut se faire que dans un cadre à la fois africain et européen.

Nous nous sommes aperçus récemment, à Genève, que la route de la liberté était de plus en plus difficile. Sachons bien que cette route passe aujourd'hui par une production accélérée et efficace. Et efficacité réelle suppose que l'actuelle production de l'ensemble de la communauté française — je dis bien « de l'ensemble de la communauté française » — soit triplée dans quinze ans.

Pour cela, mes chers collègues, nous devons faire en sorte qu'avec notre volonté, notre culture, notre sens de l'humain, nous utilisions les immenses ressources, les immenses richesses dont nous avons la responsabilité au Sahara, afin qu'il y ait là un jalon lumineux qui guide la France, l'Afrique et l'Europe tout entière, et peut-être le monde, sur la voie du succès. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. van Der Meersch. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Eugène van der Meersch. Messieurs les ministres, mes chers collègues, il me paraît superflu d'insister de nouveau longuement sur les conséquences que pourrait avoir sur notre économie la grande aventure du Marché commun dans laquelle nous sommes engagés, si les pouvoirs publics ne conjuguaient leurs efforts, dans les domaines qui leur sont propres, avec ceux des industriels et des commerçants de notre territoire.

Il est bien certain que, dans l'âpre concurrence qui s'est ouverte depuis le 1er janvier 1959, ce sont les zones frontières qui sont placées à l'avant-garde de la lutte. La question qui se pose est de savoir si celles-ci seront équipées pour y faire face ou si, par notre négligence, nous allons les laisser englober dans l'orbite de nos partenaires.

Il n'est que de constater l'effort gigantesque qui se fait sur le plan portuaire, sur le plan de la navigation à proximité immédiate de nos frontières, pour se rendre compte du danger que nous courons.

Car, ne l'oublions pas, comme le déclarait un jour à cette tribune mon excellent et regretté ami M. Robert Nisse, « Une goutte d'eau tombée sur notre territoire dans les marches du Nord et de l'Est poursuit son périple jusqu'aux bouches de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin et, si on ne réalise pas sur notre territoire les travaux nécessaires pour permettre à notre grand port du Nord de la France, Dunkerque, de fonctionner normalement comme le poumon de cette région et d'être alimenté de façon convenable, c'est alors Gand, Anvers et Rotterdam qui draineront à leur profit les produits qui nous sont destinés, en attendant que notre économie, tributaire de ports et de mandataires étrangers, s'étiole par asphyxie, avec toutes les conséquences spéciales qui en résulteraient. »

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.* Très bien!

M. Eugène van der Meersch. Rotterdam, dont la superficie sera triplée aux frais du gouvernement néerlandais, se propose de devenir le port de l'Europe nouvelle et de s'appeler l' « Europort».

Anvers, dont la superficie sera doublée aux frais du gouvernement belge, alarmé des appétits de son concurrent implanté sur les bouches du Rhin, poursuit son équipement à une cadence accélérée, pour placer dans son interland le Nord de la France.

M. Félix Kir. Ils n'ont pas de frais de guerre!

M. Eugène van der Meersch. ... que revendique également, de façon explicite, le port de Gand, comme l'ont exposé le ministre belge des travaux publics, M. Vanhaudenhove, et les autorités qui dirigent ce grand port intérieur, dans le numéro du 25 mars dernier de la *Revue de la navigation intérieure et rhénane.*

« Il est devenu un lieu commun, écrivaient-il, d'affirmer que, pour profiter pleinement de sa situation géographique favorable, la Belgique se doit d'améliorer sans cesse ses voies de communications et d'adapter son infrastructure économique aux exigences toujours changeantes de l'économie générale.

« Les voies navigables constituent un élément très important de l'infrastructure et, avec elles, les ports maritimes qui, de par leur situation au carrefour d'importantes voies de communication internationales, sont appelés à remplir une importante fonction de transit et à stimuler tant l'implantation de nouvelles industries que l'expansion de celles existantes.

Il est un fait indéniable que, de nos jours, la navigation est en progrès partout dans le monde. »

Et, après avoir souligné l'inévitable nécessité pour la Belgique de disposer, dans le domaine des transports, d'armes égales à celles de ses associés, le ministre belge met comme suit en évidence la situation privilégiée du port de Gand: « Situé au confluent de la Lys et de l'Escaut, à 55 km de distance de la mer du Nord, avec laquelle le canal Gand-Terneuzen et l'Escaut occidental le mettent en communication, il dispose d'un arrière pays qui comprend les régions industrielles et les bassins houillers belges, ainsi qu'un territoire industriel très étendu ». Et dans ce territoire, il mentionne tout spécialement le Nord de la France.

Puis, développant les travaux dont il poursuit la réalisation à une cadence accélérée pour la desserte du port de Gand et de son hinterland, il conclut ainsi:

« J'ai la ferme conviction que la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen et la modernisation du canal de Gand à Terneuzen, complétées par la mise au gabarit du canal de Gand à Bruges pour les bateaux de 2.000 tonnes et par la mise à grande section de certaines voies navigables... » — qui les relieraient avec l'intérieur — « ... permettront au port de Gand de prendre un nouvel essor et de continuer à remplir le rôle de port industriel national. »

Si l'on peut estimer présomptueux, de la part du ministre belge, de considérer, comme faisant partie de l'arrière pays de Gand et d'Anvers, la Ruhr, le Luxembourg, la Sarre, l'Alsace, la Lorraine, la Suisse, ces régions étant plutôt justiciables de Rotterdam, il n'en reste pas moins que le Nord de la France, grâce à l'Escaut — qui, avant de longer notre frontière, dessert une fraction importante de notre territoire de Cambrai à Denain, Valenciennes et Mortagne — grâce aussi à la Sambre, est placé dans l'orbite des deux ports belges qui, du fait du développement de Rotterdam, verront leurs activité commerciales contrebalancées plus à l'Est et feront tous leurs efforts pour compenser ce refoulement par la conquête de nouveaux marchés sur notre territoire.

Cette tendance s'est déjà amorcée depuis la guerre, et les pertes de trafic enregistrées par les ports de Dunkerque et de Calais — du fait de l'insuffisance de leurs quais et de leurs bassins et du gabarit ridicule des canaux qui les relient à Lille-Roubaix-Tourcoing, au bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais, au vaste complexe industriel qui se développe de Saint-Omer, à Béthune, la Bassée, Pont-à-Vendin, Douai, Denain, Valenciennes, le long de la voie navigable sur les rives de laquelle il est concentré — s'élèvent chaque année à plus de 10 milliards de francs, du fait du trafic qui leur échappe au profit de Gand et d'Anvers, 10 milliards que nous devons régler en devises.

Quant à nos industriels, ils sont tributaires des vicissitudes qui accompagnent des opérations commerciales et des transports qui s'effectuent en territoire étranger, et, sans que cela soit explicitement fixé, ils ne sont servis qu'après les autochtones.

Le résultat, c'est que lorsque notre bassin houiller du Nord a été contraint d'exporter en 1955 quelque 2 millions de tonnes de charbon, en raison d'un déséquilibre momentané

entre la production et la consommation, il lui a fallu, pour une large part, recourir au port de Gand, le port de Dunkerque étant complètement saturé, et demander à la S. N. C. F. de faire homologuer un tarif spécial de 619 francs la tonne par train complet de 880 tonnes, comportant une réduction de 27 p. 100 sur les tarifs normaux.

Il vous suffit de lire le *Journal officiel* des 18 et 19 avril 1955 pour vérifier ce que j'avance.

Ce trafic d'exportation aurait dû revenir intégralement au port de Dunkerque, puisque les frets par péniche entre le bassin minier et Dunkerque n'étaient fixés, à l'époque, qu'aux deux tiers de ce tarif spécial, mais la voie d'eau ne pouvait écouler ce trafic exceptionnel en raison de l'insuffisance du débit de ses écluses.

Or, celles-ci sont toujours en place malgré les projets qui se sont accumulés depuis malgré l'inscription des travaux au deuxième plan d'abord, au troisième plan ensuite, malgré les crédits considérables votés par les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais pour contribuer à la modernisation du réseau navigable qui dessert ces deux départements.

Avec la crise de surproduction charbonnière que la C. E. C. A. a enregistrée au cours des derniers mois, le même problème d'exportation des stocks peut de nouveau se poser demain et, même si par un coup de baguette magique Dunkerque était en mesure d'effectuer les expéditions vers l'étranger, la voie navigable à enfoncement réduit qui relie ce port au bassin minier ne pourrait assurer ce trafic, cette voie et ses ouvrages étant complètement saturés et les embouteillages constants qui s'y produisent paralysant la circulation normale des bateaux.

Il faut toujours une dizaine de jours pour qu'une péniche de 280 tonnes, le mouillage de la voie ne lui permettant pas de prendre un chargement complet, franchisse les 170 kilomètres qui séparent Dunkerque de Valenciennes et parfois quinze jours suivant les amas qui existent devant les ouvrages de Watten, des Fontinettes, de Douai, de Pont-Malin où les bateaux attendent parfois quatre jours pour être éclusés, tandis qu'un grand chaland de 1.500 tonnes met vingt heures pour aller d'Anvers aux usines sidérurgiques et métallurgiques Cockerill d'Ougree-Seraing, au delà de Liège, ayant ainsi parcouru 140 kilomètres en moins d'une journée. Il fallait seize jours autrefois aux bateaux de 450 tonnes qui devaient emprunter les canaux de la Campine.

Il faut trois jours et demi seulement à un automoteur rhénan pour franchir les 240 kilomètres qui séparent Rotterdam d'Essen.
Comment s'étonner, devant les aléas du parcours en territoire français, si la sidérurgie de l'Escaut est contrainte de faire venir ses minerais riches, ses ferrailles, son fuel par Gand et Anvers, si les cimenteries françaises de la région du Nord sont dans l'obligation d'assurer leurs exportations par Anvers, si les malseries de la région lilloise et de la Lys sont approvisionnées par ce port au lieu de l'être par Dunkerque, si la grosse industrie chimique du Nord de la France — et il s'agit d'établissements considérables — est de plus en plus attirée par Anvers, si le port de Tournai s'emploie à concurrencer le port fluvial de Lille ?

Certes, les travaux qui viennent d'être amorcés au port de Dunkerque, ceux qui sont prévus dans la loi de programme qui est actuellement soumise à l'approbation de l'Assemblée assureront, dans une certaine mesure, à ce port les capacités de réception et d'expédition qui lui font présentement défaut. Mais cet équipement portuaire serait incomplet s'il ne s'accompagnait pas de la modernisation de la voie navigable qui le dessert.

Et, avant de formuler certaines remarques, je voudrais dire combien il est heureux que notre ministre des travaux publics actuel soit l'élu d'une de nos belles contrées voisines de la Loire plutôt que d'un grand port maritime ou fluvial, ce qui lui a permis de s'abstraire de toutes contingences ou sollicitations locales, d'être vraiment l'arbitre entre des besoins, tous également urgents, et, avec une impartialité totale à laquelle on se doit de rendre hommage, de faire un choix raisonné pour doter chacun, en tenant compte de ce qui est déjà réalisé ici et de ce qui reste à faire là et ailleurs, en prenant seulement en considération l'intérêt national, chacun des modes de transport devant intervenir dans le secteur où il est le plus apte et par les moyens les plus appropriés, sans exclusivité ni monopole.

Car il est de fait que tous les moyens, route, fer, eau, doivent concourir au but commun, revigorer et développer notre économie, aucun d'entre eux, si perfectionné soit-il, n'étant à même de satisfaire complètement à lui seul à ces objectifs.

On l'a bien vu à Dunkerque avant guerre, puisque ce port devait être protégé par des taxes spéciales contre la concurrence étrangère, malgré les efforts considérables qu'avait faits la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'équiper au mieux et les régimes de faveur et les tarifs préférentiels qu'elle lui avait consentis.

C'est que, contrairement au Havre et à Rouen qui ont la Seine, à Anvers qui a l'Escaut et le canal Albert, à Rotterdam qui a le Rhin, Dunkerque ne disposait et ne dispose encore que d'une voie d'eau vétuste, qui en est toujours au gabarit Freyssinet de 1878, pour relier son port aux établissements industriels qu'il dessert.

Que ferait la Société nationale des chemins de fer français si elle en était encore aux locomotives et aux wagons en bois d'il y a 80 ans ? Que ferait la route si elle n'était sillonnée que par des carrioles à chevaux ?

Et pourtant, bien qu'il ne soit plus à l'échelle de la vie moderne, le réseau navigable français voit le tonnage qui l'emprunte augmenter régulièrement d'année en année.

Dans le Nord de la France, c'est plus de 20 millions de tonnes par an qui y sont chargées ou déchargées. Le trafic sur le canal de Saint-Quentin dépasse 7 millions de tonnes, comme sur les voies, du reste, qui traversent le bassin minier.

Chaque année, des tonnages considérables ne peuvent être acheminés en raison de l'insuffisance et de la saturation des voies d'eau.

Beaucoup échappent alors à notre économie nationale au profit de l'étranger. C'est dire combien il est nécessaire et urgent d'améliorer et de moderniser les voies de structure qui composent notre réseau.

Je n'entreprendrai pas de justifier à nouveau les travaux qui sont à exécuter pour satisfaire à ses besoins plus essentiels.

La commission des transports du troisième plan l'a fait, en s'entourant de toute la documentation nécessaire et en considérant le rendement de chaque opération, c'est-à-dire le pourcentage des économies annuelles qu'elle procurera comparé au montant des dépenses à engager.

On ne peut qu'être frappé par le fait que, pour certaines de ces opérations, comme la modernisation de la voie Dunkerque-Valenciennes et sa mise au gabarit de 1.350 tonnes, ce rendement atteint 16,5 p. 100, c'est-à-dire qu'il dépasse les plus brillantes et les plus justifiées des opérations d'électrification de la Société nationale des chemins de fer français.

Combien d'industriels souhaiteraient investir avec un tel profit !

Sans vouloir reprendre ici les justifications qu'ont apportées à la commission des transports du troisième plan, telle ou telle autre commission d'une des branches de la production industrielle, sidérurgie, énergie, combustibles solides ou liquides, industrie chimique, matériaux de construction, je me bornerai à vous rappeler que les industriels du Nord de la France sont tellement convaincus de la nécessité absolue des travaux d'aménagement de l'itinéraire Dunkerque-Valenciennes et de ses antennes, qu'ils ont proposé et accepté de contribuer à ceux-ci pour une somme de 10 milliards, la première région économique devant contracter les emprunts correspondants qui seront amortis par des péages à la charge de la marchandise. Les navigants, de leur côté, contribuent aux travaux par le jeu de la loi Morice, au moyen de péages prélevés sur les frets.

C'est dire que les usagers de la voie d'eau, chargeurs, destinataires et transporteurs, sont unanimes, afin d'aboutir vite, à consentir un effort considérable et dont on ne trouve aucun autre exemple, si ce n'est celui accepté, par force, par les usagers de la route avec les taxes sur les carburants perçues — prétend-on — en faveur de la voirie routière.

Il n'est que justice que les pouvoirs publics s'associent à cet effort et s'emploient au maximum pour atteindre le but rapidement.

Chacun y trouvera son compte.

Les industriels qui sont échelonnés le long de la voie navigable et desservis par elle pour leurs réceptions et leurs expéditions de matières pondéreuses, en recevant celles-ci à meilleur compte et en pouvant, de ce fait, produire moins cher, seront en mesure de mieux résister à la concurrence étrangère, d'accroître leur production ainsi que leur rayon d'action.

Les chemins de fer et la route ayant à acheminer la majeure partie des produits finis auront, de leur côté, à transporter davantage et plus loin.

Ce sera une expansion pour tous, comme on le constate aux États-Unis, pays d'économie libérale dans lequel ce sont les chemins de fer qui poussent à la modernisation des voies navigables et à l'installation d'usines sur leurs rives.

C'est ce que l'on constate également dans tous les pays du monde, et l'on doit enfin marquer d'une pierre blanche le fait que, pour la première fois depuis le programme Freyssinet, le Gouvernement français en ait, à son tour, pris conscience et ne persiste pas à faire cavalier seul, alors que les faits démentaient partout et en tous points les théories erronées d'économistes toujours distingués qui considéraient la navigation intérieure comme négligeable.

En Allemagne, notamment, où d'après l'un d'eux, M. Yves Guyot, il ne devait rien passer sur le Rhein Herne Kanal qui, partant du Rhin, devait s'enfoncer dans la région charbonnière et industrielle de la Ruhr, où le réseau ferré était le plus dense, afin de doubler le Dortmund-Ems Kanal, le trafic atteignait, en 1956, 20 millions de tonnes, qui s'ajoutaient aux 10 millions de tonnes de cette dernière voie.

Sur les autres voies allemandes, on enregistre les mêmes démentis apportés par les faits aux slogans lancés par les détracteurs.

Sur le Main, le trafic d'avant guerre a doublé et la progression continue: 5 millions de tonnes en 1937, 7 millions en 1951 et 10 millions en 1957.

Sur le Neckar, où l'on avait prévu les travaux de canalisation pour un trafic de 1 million 500.000 tonnes, on enregistrait déjà 7 millions et demi de tonnes en 1957. On n'avait pas atteint Stuttgart qu'il fallait déjà tripler les écluses.

Même chose aux Pays-Bas, où le canal Juliana, quoique conçu pour les chalands de 1.500 tonnes et mis en service en 1938, s'avère déjà trop petit, au point qu'il faut tripler ses écluses.

On prépare le doublement de celles du canal Amsterdam-Rhin, mis en service en 1952 et pourtant largement conçu pour des chalands de 4.000 tonnes.

Quant au canal Albert, contre lequel une violente campagne avait été menée à l'instigation des chemins de fer belges, et dont l'exploitation n'a réellement commencé que plusieurs années après la libération, son trafic, qui progresse d'année en année, atteignait 25 millions de tonnes en 1957.

Or, la commission du troisième plan n'a pas manqué de souligner la similitude qui existe entre la voie Dunkerque-Valenciennes et le canal Albert, l'un et l'autre reliant un grand port, Dunkerque, d'une part, Anvers, de l'autre, à un centre sidérurgique et métallurgique considérable, les usines sidérurgiques et métallurgiques du bassin de l'Escaut — Denain, Trith, Valenciennes — d'un côté, et celles d'Ougrée-Seraing, de l'autre, tout en desservant dans l'intervalle un très important bassin minier, celui du Nord et du Pas-de-Calais, le premier de France, et celui de la Campine, avec en plus, chez nous, de multiples usines, cimenteries, produits chimiques, verreries, usines de métaux non ferreux, plomb et zinc, fabriques d'engrais qui s'étalent de Saint-Omer à Valenciennes, et de très grandes villes, Saint-Omer, Béthune, Douai, Denain et Valenciennes, notamment.

La similitude est frappante, et la progression des échanges sera analogue lorsque les voies de desserte seront à la même échelle.

Il convient de noter, en effet, que dans le passé, et même dans le présent, toute amélioration apportée aux voies navigables dans le Nord de la France, s'est accompagnée de la création d'usines nouvelles, et de l'extension de celles qui étaient déjà installées le long de ses berges.

De tels travaux en même temps qu'ils sont générateurs d'activités nouvelles et partant d'un accroissement de la matière imposable contribueront donc à résoudre efficacement, non seulement au cours de leur exécution, mais de façon durable pour l'avenir, l'angoissant problème démographique qui se posera au cours des années prochaines.

On doit évidemment regretter, dans ces conditions, que les possibilités budgétaires n'aient pas permis de faire plus...

M. Félix Kir. C'est la vraie raison!

M. Eugène van der Meersch. ... et de réaliser, notamment avant l'expiration des délais du troisième plan — 1957-1961 — le programme de première urgence que ce dernier s'était fixé.

La loi de programme concernant l'aménagement des voies navigables intérieures qui nous est soumise est bien timide quant à ses objectifs.

Elle est timide sur le plan international car, tandis que le canal Amsterdam-Rhin a été réalisé au gabarit de 4.000 tonnes, que le canal Albert en Belgique permet, depuis avant la guerre, la navigation des chalands de 2.000 tonnes, qu'il en sera de même à brève échéance du canal circulaire autour de Gand, que la transformation de tout le réseau navigable belge est en voie d'achèvement pour la navigation des chalands de 1.350 tonnes, ce que l'on nous propose en ce qui concerne la desserte du nord de la France c'est, d'une part, la mise à 2,20 mètres d'enfoncement de la fraction Bauvin-Dunkerque de la liaison Dunkerque-Valenciennes, c'est-à-dire de la moitié de cette dernière — il ne faut donc pas que le chapitre 1 du tableau « Voies navigables » qui nous est soumis fasse illusion — c'est, d'autre part, la reconstruction des ouvrages des Fontinettes et de Watten au gabarit de 1.350 tonnes; c'est enfin l'achèvement du canal du Nord tel qu'il était prévu par la loi de 1903, c'est-à-dire pour des péniches de 350 tonnes.

Cela représente une partie de ce qui était prévu au titre du deuxième plan de modernisation, en sorte que si les objectifs qui nous sont proposés sont atteints — et je ne saurais mettre en doute la volonté du Gouvernement en la matière — on engagera seulement en 1960-1961 et 1962 des travaux qu'il faudra deux ou trois ans pour terminer, mais dont l'exécution était prévue par le deuxième plan pour la période 1953-1956.

On n'amorcera aucun des travaux inscrits au troisième plan pour les années 1957 à 1961.

Cela dit, je ne saurais faire fi de ce qui est proposé à la sanction du Parlement, et qui est un début, mais je me trouve bien dans l'obligation de constater que, tandis qu'il aurait fallu inscrire à notre menu un brochet, on nous propose la moitié d'une ablette pour apaiser notre faim.

M. Félix Kir. Encore heureux que ce ne soit pas un lapin! (*Sourires.*)

M. Eugène van der Meersch. Acceptons néanmoins cette ablette et faisons confiance au ministre des travaux publics pour qu'elle ne figure pas simplement sur la carte, mais pour qu'elle vienne effectivement dans notre assiette.

Cette confiance est du reste méritée.

Car si nous en sommes là, tant au point de vue portuaire qu'au point de vue de la navigation intérieure, c'est parce que pendant plus de dix ans a sévi un directeur des ports maritimes et des voies navigables qui a réussi la gageure de réaliser l'unanimité contre lui.

Le premier acte de M. le ministre des travaux publics a, en effet, consisté à éliminer ce fonctionnaire qui avait mérité un jugement sévère de carence de la part de M. Hirsch, commissaire général au plan, et de M. le conseiller d'État Surleau, président de la commission de travail des ports maritimes, au cours de la séance du 22 octobre 1956 du comité du plan. Mais le temps et les crédits perdus ne se rattrapent jamais.

Si, en matière de ports maritimes, on enregistrait, d'après les chiffres mêmes du directeur responsable, un pourcentage d'autorisations de programme et de réalisations de 55 p. 100 et, en gros, des payements de l'ordre de 60 p. 100 des prévisions du plan pour les quatre exercices 1953 à 1956, avec un pourcentage sensiblement inférieur si l'on faisait abstraction de l'année 1953, en matière de navigation intérieure c'était bien pire puisque, si l'on s'en réfère au rapport de la commission des transports et communications du commissariat général au plan, le pourcentage d'avancement des travaux de modernisation et d'équipement propres au deuxième plan n'atteignait, au terme de celui-ci, que 13,5 p. 100 du montant de l'échéancier prévu par la commission qui l'avait établi.

Et le rapporteur général soulignait, à juste titre — page 10 de son rapport — qu'outre les graves inconvénients que présente un tel retard dans la réalisation du deuxième plan, l'étalement des travaux d'amélioration entraîne une charge plus grande d'intérêts intercalaires, la rentabilité n'étant assurée qu'après achèvement desdits travaux pour l'ensemble d'un réseau de voies navigables ayant une relation déterminée.

Il faut absolument rattraper le retard que nous avons pris, non seulement par rapport à nos prévisions nationales, mais

aussi sur le plan international et, pour cela, il est essentiel que le dynamisme dont le nouveau directeur des ports maritimes et des voies navigables a fait preuve pour le port de Rouen ne soit pas tenu en échec par l'obstination de certains esprits rétrogrades et leur incompréhension des problèmes auxquels nous devons faire face. Que celui-ci ne rencontre plus d'obstacles renouvelés auprès de rapporteurs négatifs des administrations centrales ou de commissions paralysantes, qu'il ait enfin la possibilité de sanctionner rapidement les projets qui lui sont soumis et de donner les ordres d'exécution, et alors les ingénieurs en chef locaux et leurs services, dont la valeur est au-dessus de tout éloge, transformeront rapidement en réalité ce qui n'est encore que promesses, incertitudes ou chicanes d'ordre mineur.

Après cette incidente qui n'est pas hors du sujet, j'en reviens au programme qui nous est soumis.

Je rappellerai tout d'abord que la canalisation de la Moselle, nécessaire à la satisfaction des besoins de l'industrie lorraine, avait soulevé les plus vives alarmes des ports de Strasbourg et de Dunkerque.

C'est que ce dernier exportait chaque année environ un million de tonnes de métaux en provenance de l'Est, trafic qui, avec l'abaissement massif des prix de transports entre l'Est de la France et Rotterdam qui résultera de cette canalisation, échappera en majeure partie à Dunkerque.

A titre de compensation pour ce dernier port, assurance avait été donnée à M. le président Paul Reynaud, député de Dunkerque, et à la chambre de commerce de Dunkerque, que la voie navigable qui dessert Dunkerque, et relie cet établissement maritime à Lille, au bassin minier et à Valenciennes, serait modernisée parallèlement aux travaux de la Moselle, de façon à permettre comme sur cette dernière la navigation des chalands de 1.350 tonnes.

L'achèvement de la canalisation de la Moselle est prévu pour 1962.

L'aménagement de la voie Dunkerque-Valenciennes reste à entreprendre.

Et pourtant, les collectivités locales n'ont pas lésiné sur leur contribution aux dépenses, qu'il s'agisse du conseil général du Nord, qui a voté dans son plan 3 milliards à titre de contribution aux travaux de modernisation de la liaison Dunkerque-Lille, 300 millions pour le port fluvial de Lille, 1 milliard pour Lille-Douai, environ 2.300 millions pour le port de Dunkerque, 930 millions pour la Lys, 1.580 millions pour l'Escaut, et qui inscrit régulièrement les annuités correspondantes à son budget; qu'il s'agisse du conseil général du Pas-de-Calais, qui vient de voter, au mois de mai, un fonds de concours de 3 milliards; ou qu'il s'agisse de la première région économique, porte-parole des usagers, qui a voté un emprunt de 9.900 millions dont l'amortissement est prévu au moyen de péages.

A ce propos, M. le ministre des travaux publics m'a promis, à deux reprises, que des fonds à provenir de la banque internationale pour la reconstruction et le développement seraient consacrés à la réalisation de Dunkerque-Valenciennes, indépendamment de ceux qui seront réservés au canal du Nord.

Le financement du programme indispensable aux intérêts économiques du Nord de la France, et dont la loi de programme en cours d'examen ne constitue qu'une première tranche, ce financement, dis-je, est donc assuré.

Il serait temps que les promesses formelles qui nous avaient été faites soient tenues.

Mais il faut aller vite. Il faut que tout soit terminé en six ans au maximum, sinon nous courons à la catastrophe.

Parallèlement aux travaux du port de Dunkerque, il faut faciliter la création d'une vaste zone industrielle au voisinage immédiat de ce port, pour fixer le trafic maritime, comme il l'est à Rouen, à Hambourg, et pour permettre son développement.

Il n'y a qu'à transposer mot pour mot ce que le ministre des travaux publics belge écrivait à propos de Gand, dans l'article que je vous ai cité au début de mon intervention, pour avoir la voie tracée en ce qui concerne Dunkerque.

J'aurais souhaité personnellement que l'on créât un vaste port franc à Dunkerque. Ce sera la tâche de demain.

D'ores et déjà, le grand complexe sidérurgique de Dunkerque et la raffinerie d'hydrocarbures en voie de doublement constitueront des éléments essentiels pour le développement économique de l'Algérie, du Sahara, de la Communauté française, puisque le premier, comme les usines sidérurgiques d'Isbergues et de la vallée de l'Escaut, sera alimenté en minerais riches en provenance de nos territoires, la seconde par notre pétrole du Sahara.

Le pouvoir attractif de tels ensembles, celui d'une grande voie d'eau moderne pour la navigation intérieure, provoquera de nouvelles activités dont tout le pays bénéficiera.

Si je me suis étendu surtout sur le Nord de la France dont je représente l'une des circonscriptions, ce n'est pas que je méconnaisse la nécessité des travaux prévus dans la loi de programme pour les autres régions.

Du port du Havre, j'aurais pu vous montrer combien les travaux prévus pour cet établissement maritime sont indispensables et urgents.

M'intéressant également aux activités de l'Est, j'aurais pu vous dire qu'il en est de même de ceux qui sont retenus pour cette région, en vue de parachever ceux qui ont déjà été entrepris et qui ont été activement poussés au cours des dernières années.

Et je songe à ceux de Bayonne et de Caen, qui doivent amener des minerais de fer dans le Nord.

Mais ce que je voudrais, c'est convaincre M. le ministre des travaux publics et M. le ministre de l'industrie et du commerce, de tout mon cœur d'homme du Nord, conscient de nos besoins et des dangers que court notre pays, et surtout les zones frontières, de la nécessité d'aller vite et de voir grand, de ne pas réaliser, en 1960, une échelle qui serait déjà périmée pour les caractéristiques de nos bassins maritimes, de leurs quais, pour le gabarit de nos voies navigables et de leurs ouvrages.

Il faut que les bateaux puissent naviguer vite, à pleine puissance, utiliser la technique moderne du poussage qui a fait ses preuves sur la Seine et dans de nombreux pays du monde. C'est seulement en voyant grand que vous serez réaliste et que vous aiderez au destin de la France.

Dunkerque, Lille, Valenciennes, Boulogne, Calais, le Nord de la France, dans le sang, les ruines, en moins de quatre décades, ont, par deux fois, bien mérité de la patrie. (*Très bien! très bien!*)

Sur les plans économique, familial et fiscal, leurs mérites sont permanents. Donnez-nous la possibilité de nous battre à armes égales avec des concurrents qui ne font pas de sentiment. Nos populations du Nord et du Pas-de-Calais ont une âme vibrante et la foi dans la grandeur et les destinées de la France. Dunkerque restera le symbole du courage, de la ténacité et de la résurrection française. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord présenter quelques remarques d'ordre général concernant le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général.

La première de ces remarques concerne le montant même des investissements. Depuis quelques années, plusieurs gouvernements de la IVe République ont essayé de procéder à des assainissements financiers. En 1956, le Gouvernement a tout fait pour essayer de maintenir prix et salaires, afin de ne pas aggraver l'inflation. Par la suite, en 1957 et en 1958, il a même tenté de procéder à une dévaluation et à une opération « vérité » sur les prix, en même temps qu'à un assainissement budgétaire.

Toutes ces tentatives, fragmentaires, incomplètes, opérées dans le cadre de l'instabilité ministérielle par des gouvernements sans assiette politique, n'avaient pu empêcher que la France, en mai 1958, fût au bord de la faillite. Elles avaient nécessité, en outre, une importante contraction des investissements et amené, par suite, à partir de juillet 1958, une récession économique extrêmement inquiétante, alors que la France pouvait espérer éviter cette crise.

L'autorité du général de Gaulle, la mise en place d'institutions stables ont permis de réaliser, enfin, un véritable assainissement financier et de mettre au point l'opération fiscale et monétaire qui a été présentée au pays le 30 décembre de l'année dernière et qui comprenait un budget assaini, des services payés à leurs prix véritables, la dévaluation de 17 p. 100, une revalorisation du salaire minimum interprofessionnel garanti, et le maintien des prix par la libération des échanges.

Malheureusement, les dispositions prises, inattaquables sur le plan financier et monétaire, ne paraissent pas suffisantes pour résoudre le problème économique.

Aujourd'hui, malgré une reprise certaine mais que l'on peut craindre saisonnière, on est en droit de se demander si une crise économique ne viendra pas à la fin de l'année annuler les bienfaits d'une situation monétaire stable et saine.

Or, il n'était probablement pas impossible de réussir à la fois l'opération monétaire et l'opération économique s'il n'avait pas été décidé de maintenir ce qu'il est devenu habituel d'appeler « l'impasse » au chiffre arbitraire de 600 milliards de francs, alors que les dévaluations successives, l'augmentation générale du revenu national depuis 1955 et surtout la confiance revenue permettaient d'augmenter d'au moins 25 p. 100 le montant de cette impasse, c'est-à-dire de la porter à 750 milliards de francs.

La pression fiscale qui a été demandée — et acceptée par le pays — permettait alors d'éviter certaines mesures antisociales et fortement impopulaires qui se chiffraient à une quinzaine de milliards de francs à peine, ce qui laissait disponibles plus de 135 milliards de francs supplémentaires pour les investissements.

Le Gouvernement, certes, a augmenté de 26 p. 100 le montant théorique des investissements de 1959 par rapport à 1958. Mais vous savez que ce chiffre est et peut être contesté, si l'on tient compte de la dévaluation et de l'augmentation des impôts.

En outre, ce n'est pas au budget de 1958 qu'il y a lieu de se référer car, il faut le rappeler, les investissements de 1957 et 1958 avaient été déjà fortement amputés en raison de la situation financière d'alors.

Pour éviter la récession toujours menaçante, il fallait alors, dans le budget de 1959, faire un effort bien plus important sur les crédits d'investissements, ou tout au moins sur les autorisations de programmes, car l'effet des investissements ne se fait sentir qu'à long terme — un an à dix-huit mois. Cette opération ne pouvait en aucun cas provoquer d'inflation surtout si l'effort supplémentaire avait été fait dans la construction, les travaux publics et certains secteurs d'équipements indispensables.

Ma deuxième remarque, c'est que le Gouvernement a commis une deuxième erreur dans la présentation des lois de programmes.

Le Gouvernement avait, en effet, la possibilité de corriger cette insuffisance d'investissements de 1959 par des lois de programmes d'une valeur importante.

Or je voudrais vous faire remarquer que l'on nous présente un ensemble de lois de programmes qui correspondent à une dépense de 1.580 milliards de francs en deux ou trois ans, c'est-à-dire 552 milliards par an. Comparés au budget de 1959 qui est de 5.875 milliards, ces investissements constituent moins de 10 p. 100 du volume du budget, moins de 13,4 p. 100 de l'ensemble des investissements prévus au plan pour la même année et moins de 30 p. 100 des investissements publics prévus au plan pour chacune des années de ce plan.

Si c'est là le noyau que le Gouvernement considère comme incompressible, et même sans vouloir faire jusqu'à certains paris dangereux sur l'avenir, je regrette que le Gouvernement ait si peu de confiance dans le redressement financier qui doit suivre sa politique et si peu de foi dans l'avenir du pays.

Je voudrais faire une troisième remarque qui concerne plus spécialement la loi de programme que nous discutons aujourd'hui, remarque concernant le déséquilibre de cette loi de 1.328 milliards, qui comprend 883.400 millions pour l'énergie électrique, 203.700 millions pour la Société nationale des chemins de fer français, 54 milliards pour les ports maritimes et les voies navigables, 6.700 millions pour l'équipement des aides à la navigation aérienne et 180 milliards pour les télécommunications.

Certes, je suis persuadé que les choix qui ont été faits dans le programme d'équipement électrique donnent à Electricité de France des indications précieuses sur la politique qui va être suivie dans les années qui viennent en matière d'énergie électrique.

Certes, les industries de matériels électriques et les entreprises susceptibles d'exécuter ce programme seront enchantées de connaître le volume des travaux qui vont être entrepris dans les années qui viennent.

Certes, la même remarque est valable en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français et les entreprises intéressées.

Certes, pour la première fois — et j'en reparlerai tout à l'heure — la Ve République, rompant avec les mauvaises traditions de la IVe République, consent à s'apercevoir qu'une modernisation de nos voies navigables est indispensable.

Mais sur une loi de programme de 1.328 milliards, près de 1.100 milliards concernent les sociétés nationalisées, sociétés qui par leurs appuis rue de Rivoli ne se sont jamais vu refuser, à 10 p. 100 près, les crédits d'investissements qu'elles demandaient.

L'effort budgétaire réel correspondant à cette loi de programme apparaît ainsi comme étant de l'ordre de 240 milliards en trois ans, soit 80 milliards par an avec les télécommunications et à peine 20 milliards sans les télécommunications. Je me demande si c'est vraiment très sérieux.

Entrant maintenant dans le vif du sujet, je voudrais faire une quatrième critique sur la présentation même de cette loi de programme.

Nous voyons, en effet, que malgré les dispositions de la loi organique des finances, le montant des investissements de l'Electricité de France et de la Société nationale des chemins de fer français correspond à des autorisations de programme véritables, quel que soit le mode de financement auquel il sera recouru: emprunt ou prélèvements sur les recettes.

Par contre, pour les ports maritimes et les voies navigables, le programme ne comporte que le chiffre des payements de l'Etat et ne tient aucun compte des participations ou des fonds de concours des collectivités.

Le montant véritable des investissements correspondants sera respectivement de 52.400 millions pour les voies navigables et de 42.210 millions pour les ports maritimes. Je déposerai à ce sujet un amendement rectificatif sur le montant de la loi de programme, pour le porter à son chiffre réel qui est de 1.368 milliards 395 et non 1.328 milliards.

M. Pascal Arrighi, *rapporteur général.* C'est très exact.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Car je ne pense pas qu'il soit dans les intentions du Gouvernement d'autoriser des opérations incomplètes.

Mais le principal de mon propos sera d'analyser ce qui est dans la loi de programme intéressant le budget de l'Etat et aussi ce qui y manque.

Monsieur le ministre des travaux publics et des transports, j'ai dit tout à l'heure que pour la première fois — et je m'en félicite — la France pensait à ses voies navigables. M. le rapporteur général et M. van der Meersch ayant traité longuement de la question, je ne m'étendrai pas. Je rappellerai simplement que les articles 256 à 265 du décret portant approbation du troisième plan sont des articles qui me sont familiers puisque leur rédaction définitive est de quelqu'un qui me touche de très près!

Je me réjouis et je vous félicite donc d'avoir obtenu que les propositions du plan, en ce qui concerne les voies navigables et les ports maritimes, soient, pour une part acceptable, consacrées par cette loi de programme.

J'ose espérer toutefois que les crédits annuels complémentaires permettront d'arriver pour la dernière année du plan aux cadences recommandées de 25 milliards de travaux par an pour les voies navigables, sans tenir compte de la canalisation de la Moselle et des travaux de la Compagnie nationale du Rhône et permettront pour les ports maritimes de dépasser les 23 milliards considérés comme le chiffre plancher par les travaux du plan.

Par contre, je récuse à l'avance vos explications pour excuser l'absence d'un programme routier.

Vous allez, en effet, nous dire que vous avez déjà une loi de programme, que cette loi de programme est constituée par les dispositions d'un décret paru il y a quelques années au *Journal officiel* et qu'elle comporte toutes les opérations retenues au fonds d'investissement routier.

Vous allez nous dire que vous avez chaque année des autorisations de programme et des crédits de payement pour effectuer ces opérations.

Eh bien! je ne puis accepter cette explication car je suis bien sûr que si vous aviez pu venir devant le Parlement avec un programme routier de 60 milliards par an, ou même un noyau de 90 milliards en trois ans, vous l'auriez fait.

La vérité, c'est que l'on vous a offert un noyau réduit à quelque dix milliards par an et que vous ne pouviez venir devant le Parlement avec un programme aussi insuffisant.

Mais ce qui me tourmente, c'est que cela montre de la part du Gouvernement un état d'esprit extrêmement inquiétant.

Certes, on a pu reprocher à vos services d'avoir depuis dix ans manqué de politique routière. Certes, le commissariat général au plan et les services de la rue de Rivoli n'ont pas toujours été compréhensifs à l'égard des problèmes de la route, mais je crois qu'il y a un courant psychologique extrêmement important à créer.

Monsieur le ministre, il me paraît essentiel que soit reconnu de façon solennelle que vous êtes le ministre des transports et du tourisme, non le ministre des travaux publics.

Votre rôle, c'est d'établir, d'adopter une politique des transports et de la faire adopter par le conseil des ministres.

Votre rôle, c'est de faire comprendre, tant au conseil des ministres que rue de Rivoli, que les transports constituent un élément capital de la vie de la nation; qu'un Français sur cinq a une activité dans les transports; que presque tous les Français sont astreints à une ou deux heures de transport par jour, soit dans un véhicule public, soit avec un véhicule privé; que le véhicule à deux ou quatre roues n'est ni un luxe ni un sport mais, comme le chemin de fer ou l'autobus, un moyen de transport, c'est-à-dire un outil de travail, un outil indispensable de la vie moderne, et cela au moins cinq jours sur sept, et les deux autres jours, un élément de liberté et d'évasion, d'autant plus nécessaire et plus souhaitable que la vie moderne est plus dure pour les habitants des villes.

Votre devoir, c'est de faire comprendre à vos collègues du conseil des ministres que l'industrie des transports groupe, avec ses fournisseurs, plus d'un million d'ouvriers et de salariés, et que c'est une des plus importantes et des plus florissantes de ce pays; que la seule industrie de l'automobile a un chiffre d'affaires de plus de 800 milliards de francs et qu'il y a en France une voiture pour huit habitants; que l'on achemine par la route un tonnage trois fois supérieur à celui qui est transporté par le chemin de fer et par la voie d'eau réunis; que l'inquiétude qui pèse aujourd'hui sur l'économie française est due pour beaucoup à la crainte d'une crise de l'industrie automobile en novembre, crise qui rejaillirait directement sur la sidérurgie, sur l'industrie du caoutchouc, sur celle du petit matériel électrique, sur les textiles, sur les plastiques, etc.; qu'elle rejaillirait indirectement sur la vie nationale, par la diminution du pouvoir d'achat général de tous les salariés.

Alors, on est en droit de se demander ce que l'on fait, ce que l'on compte faire pour favoriser l'activité et l'expansion de l'automobile en France. Il semble, au contraire, que l'on cherche à les gêner.

Certes, depuis dix ans, la politique fiscale à l'égard de l'automobile pouvait se comprendre compte tenu de notre manque de devises. Elle a conduit à faire des véhicules légers et à faible cylindrée. Mais, dès 1961, cette essence sera payée en francs. Un virage — permettez-moi ce rapprochement — est urgent, car, à une nouvelle politique fiscale sur l'essence, correspondra une politique nouvelle sur la construction automobile, pour revenir à des moteurs de puissance normale et à des véhicules plus lourds.

M. le rapporteur général. Parfaitement exact!

M. Daniel Dreyfous Ducas. Hélas! le montant total des impôts spécifiques et de droit commun payé par l'automobile dépasse 800 milliards par an.

De son côté, l'Etat paye 82 milliards par an, les départements et les communes en payent 193, soit un total de 275 milliards par an pour les dépenses qui concernent la route, personnels compris.

L'automobile rapporte donc plus de 500 milliards à la nation et plus de 700 milliards à l'Etat.

Je ne veux pas insister sur les crédits routiers. Mon collègue M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, en a dit un mot tout à l'heure et d'autres orateurs le feront après moi.

Je veux rappeler brièvement que les seuls crédits d'entretien ont été réduits depuis 1938, sur la base des prix actuels, de 30 milliards de francs à 17 milliards de francs, alors que le parc a quadruplé dans le même temps.

Le fonds routier, créé par notre actuel ministre des finances et dont on ne sait plus exactement, comme le disait tout à l'heure M. Ruais, s'il subsiste ou s'il a disparu, n'est doté, pour les routes nationales que de moins de 30 milliards de francs par an. Or, il y a en France 91 kilomètres d'autoroutes. Certes, elles sont moins indispensables dans notre pays que dans des pays qui avaient une infrastructure routière très inférieure à la nôtre. Mais je voudrais faire remarquer que l'indispensable autoroute Paris-Lyon-Marseille-Nice aura atteint Corbeil dans le même temps que chez nos voisins on aura relié Anvers et Hambourg à Naples. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

Je ne parlerai même pas au ministre responsable du tourisme des conséquences d'une telle carence sur le plan des devises. Je sais qu'il les connaît.

Je sais aussi que de nombreux ministres et hauts fonctionnaires estiment que l'on circule très bien, même à Paris. C'est, certes, beaucoup plus facile, pour les ministres, derrière les motocyclistes de la police! (*Sourires.*)

Alors je parlerai, si vous le voulez bien, du problème de la circulation.

Vous êtes, monsieur le ministre, le ministre de la circulation. Vous êtes donc le ministre qui doit imposer les mesures nécessaires pour circuler.

Vous devez imposer à votre collègue de la construction, non une place de voiture de stationnement pour sept appartements, mais une place pour chaque appartement nouveau.

Vous devez exiger, pour les constructions administratives, des parcs immenses alors qu'il n'en a été prévu aucun ni au ministère de la construction et de l'urbanisme, ni à l'U. N. E. S. C. O., ni à l'O. T. A. N.

Vous êtes le ministre qui doit exiger dans chaque ville l'ouverture de parcs de stationnement, soit au moins un parc de 10.000 voitures par arrondissement dans Paris, pour rendre à la circulation les rues qui, elles, sont faites pour la circulation.

Vous devez exiger des routes de dégagement pour les sorties des grandes villes, des voies nouvelles pour la desserte des villes nouvelles.

Je citerai un seul cas. On construit actuellement, entre autres, à côté de Paris, une ville de 35.000 habitants, mais il n'est prévu aucune route nouvelle pour la relier à la capitale et sa desserte se fera par des voies déjà complètement saturées et par une ligne de chemin de fer également voisine de la saturation.

Il y a plus grave.

Monsieur le ministre de la circulation, vous êtes, vous devez vous considérer comme le protecteur, le ministre de tutelle de 5.700.000 automobilistes.

Or, vous avez accepté que les citoyens qui se rendent à leur travail ou qui essaient de sortir des villes le dimanche soient considérés comme des délinquants. (*Applaudissements.*)

Vous avez signé et fait signer l'ordonnance du 15 décembre et le décret du 16 décembre 1958 et je parle surtout des annexes de ce dernier, qui constituent le nouveau code de la route, de son article 232, et surtout de son article 233 qui permet d'envoyer en prison un automobiliste qui, même lorsque cela est reconnu comme non dangereux, aura deux fois de suite contrevenu aux dispositions sur le stationnement.

Vous acceptez que les automobilistes soient livrés à l'arbitraire des agents de l'autorité, à des brigades officiellement appelées « brigades de répression ». Chaque jour, sans aucun texte, ni préfectoral, ni municipal, sans préavis, on impose à de bons citoyens, à ceux mêmes qui payent plus que leur part de l'impôt, des sujétions nouvelles et injustes et on les surimpose par cette nouvelle forme de l'impôt qu'est l'amende, amende de contravention aux articles du code, ou amende due au bon plaisir des agents de l'autorité. (*Applaudissements.*)

Je sais, monsieur le ministre, que si vous avez pris ces mesures, c'est en plein accord avec votre conscience et pour essayer de diminuer le nombre des morts et des blessés de la route.

Mais cette bonne conscience, et je me réfère à la formule d'une de nos collègues lors d'un débat récent, mon propos est de la transformer en mauvaise conscience et de la faire partager par tous ceux qui, rue de Rivoli ou autour des tables vertes où sont discutés les crédits doivent savoir qu'ils sont responsables de 2.000 à 4.000 morts sur les 8.500 victimes annuelles de la route et de 50.000 à 100.000 blessés sur les 200.000 blessés de la circulation.

La route tue, mes chers collègues, trois fois plus de Français qu'il n'en tombe dans les combats d'Algérie. Ni les textes du 26 décembre, ni les réductions de vitesse que vous imposez n'y feront rien. Les statistiques montrent que les limitations de vitesse ont l'effet contraire. Vos tentatives récentes en France n'ont, je le regrette, rien donné. En Allemagne, de même, le nombre des accidents a doublé sur l'autoroute Mannheim-Heidelberg lorsqu'on a limité la vitesse à cent kilomètres à l'heure.

Ce qu'il faut — et vous le savez, monsieur le ministre, vous l'avez dit dans une de vos premières conférences de presse de ministre des travaux publics — c'est séparer les modes de circulation, faire des pistes pour les deux roues, à la sortie de toutes les villes, aménager les carrefours, faire des passages souterrains ou aériens pour les piétons, construire des autoroutes.

On a pu calculer que l'éliminations de 530 points noirs évite au moins chaque année 103 morts et 872 blessés. La sécurité sur les autoroutes est trois fois supérieure à celle des routes à circulation multiple.

J'ai prétendu un jour que si les compagnies d'assurance donnaient à fonds perdus 10 à 20 milliards par an pendant dix ans, pour construire des pistes pour les deux roues, des passages pour les piétons et des autoroutes à la sortie des villes, elles économiseraient peut-être 20 à 30 milliards par an, ce qui est encore peu en face des 200 milliards perdus pour l'expansion nationale.

Ce qui doit, en tout cas, être retenu, c'est que dans 70 accidents environ sur 100, sont impliqués des piétons et des véhicules à deux roues, et c'est cela qui doit commander votre politique routière. (*Applaudissements.*)

Je ne veux pas lasser l'attention de mes collègues, ni allonger ce débat. Ce qui me paraît indispensable, monsieur le ministre, c'est qu'en plus des 28 milliards envisagés au budget de 1960, vous obteniez, dès ce budget de 1960, 50 milliards d'autorisations de programme supplémentaires et 25 milliards de crédits de payement supplémentaires.

Ce qu'il faut, c'est un programme de travaux d'infrastructure interurbains et urbains, analogue à ceux des pays voisins et indispensable pour éviter l'asphyxie de nos villes. En bref, il faut arriver à une cadence de 50 milliards par an pour la construction de voies nouvelles et maintenir une cadence de l'ordre de 30 milliards pour l'aménagement des itinéraires actuels.

Ces bases peuvent paraître déraisonnables: ce sont celles qui correspondent au rythme des 500.000 logements qui seraient nécessaires tous les ans à l'expansion française et des 700.000 véhicules neufs qui sont effectivement mis en circulation chaque année.

Ces bases sont modestes au regard des 1.200 milliards d'investissements de la seule Société nationale des chemins de fer en douze ans, soit 100 milliards par an, et elles sont très faibles par rapport aux 800 milliards que l'automobile seule rapporte dans les caisses de l'Etat. (*Applaudissements.*)

Ce qu'il faut enfin, c'est demander à des gens qui connaissent la route, de repenser la réglementation de la circulation en ne perdant pas de vue que 98 automobilistes sur 100 n'ont pas d'accident et que 99 sur 100 ne sont ni des délinquants ni des assassins. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente minutes, deuxième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (nos 55, 129 et 160).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures dix minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

RENÉ MASSON.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1959

COMPTE RENDU INTEGRAL — 34e SEANCE

2e Séance du Lundi 29 Juin 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1131).

2. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 1131).

Discussion générale (*suite*): MM. Dumortier, Mayer, Japiot, Darchicourt, Labbé, Motte, Evrard, Rombeaut.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Retrait d'une proposition de loi (p. 1140).

4. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 1140).

5. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 1140).

6. — Dépôt d'un rapport (p. 1140).

7. — Ordre du jour (p. 1140).

PRESIDENCE DE M. JACQUES FOURCADE,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (nos 55, 160, 129).

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Dans la suite de cette discussion, la parole est à M. Dumortier.

M. Jeannil Dumortier. J'ai déjà eu l'honneur, mes chers collègues, de prendre la parole dans ce débat, au nom de la commission de la production et des échanges, afin de présenter un rapport pour avis. C'est maintenant au nom de mon groupe, du groupe socialiste, que, pendant quelques instants, je vais intervenir pour évoquer particulièrement les questions relatives à la S. N. C. F.

Certaines interventions, qui ont suivi la mienne, m'ont amené à modifier tant soit peu les termes de mon propos. C'est pourquoi je me permettrai de me reporter à une séance du 4 juillet 1957 au cours de laquelle l'un de ces nouveaux princes indépendants et financiers orthodoxes qui dirigent actuellement la République et que la Ve a été heureuse de recruter parmi le personnel parlementaire de la IVe (*Sourires*) — je parle de M. Valéry Giscard d'Estaing — déclarait, lors d'un débat sur le marché commun, dans une allocution de bonne venue, que lorsque l'on comparait, par habitant, les investissements et les charges, on constatait que la France était la première par les charges et la dernière par les investissements.

Et M. Giscard d'Estaing concluait que, pour entrer valablement dans le marché commun, il était nécessaire, d'abord que le Gouvernement prévoie l'institution d'une commission de surveillance du marché commun, composée, en dehors de représentants de l'administration, d'universitaires, d'économistes, d'employeurs, de syndicalistes et, sans doute, ajoutait-il, d'agriculteurs, qui serait chargée tous les ans de nous indiquer, dans un document annexé au rapport économique qui accompagne le budget, les chiffres comparés des investissements en France et dans les autres pays de la Communauté économique européenne et les chiffres comparés de l'augmentation de la production et des charges pesant sur ces produits.

Cette commission a-t-elle été créée ? Je dois vous avouer que le modeste parlementaire que je suis l'ignore.

M. Giscard d'Estaing demandait ensuite aux gouvernements d'alors — ceux de la IVe République — de bien vouloir faire un effort et il déclarait qu'à ce troisième plan de modernisation et d'équipement il convenait d'ajouter une série d'opérations-témoins.

Que nous sommes loin des observations présentées à la tribune par le député d'alors, quand nous considérons ce qu'accorde aujourd'hui le secrétaire d'Etat au budget !

Je veux bien croire que les difficultés d'antan demeurent, mais elles existaient déjà; que les charges d'alors demeurent, mais elles existaient déjà, et le changement d'étiquette des Républiques ne modifie pas, hélas ! les difficultés que rencontrent les gouvernements.

Nous ne pouvons que regretter qu'en matière d'investissements — plus particulièremnent en ce qui concerne la S. N. C. F. — nous soyons loin de tout ce qui était promis par le troisième plan d'équipement.

Je précise notamment qu'était prévue, pour reprendre une expression chère à M. le ministre des travaux publics et des transports, dont je salue la présence au banc du Gouvernement, un tranche « modulable » — je sais que vous aimez ce terme puisque vous l'avez utilisé à la commission des finances.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports*. Il n'est pas de moi; je l'ai seulement recueilli !

M. Jeannil Dumortier. Vous l'avez recueilli, c'est un enfant adopté que vous avez parfaitement élevé, je le crus vôtre. (*Sourires.*)

Mais alors, pourquoi l'ancienne tranche modulable, qui devait permettre à la S. N. C. F. de réaliser l'électrification de la ligne Paris-le Havre et d'une partie de la banlieue Nord, ne figure-t-elle pas plus au programme de 1960 qu'à ceux de 1961 et de 1962 ?

Nous attachons une extrême importance à ce problème de l'électrification, et je citerai deux séries de chiffres: une série globale puis un exemple particulier. J'établirai tout d'abord une comparaison entre 1954 et 1957, car je ne veux comparer que des éléments comparables, et il est certain que la crise de régime que nous avons connue l'année dernière n'a pas été sans causer quelques troubles dans la vie économique de ce pays. Il est certain aussi que la politique financière pratiquée par le Gouvernement n'est pas sans entraîner une certaine récession au point de vue économique. C'est pourquoi je comparerai des chiffres comparables du temps de la IVᵉ République, ceux de 1954 à ceux de 1957.

Le trafic de la S. N. C. F. peut s'évaluer, vous le savez en unités-kilomètre, qui s'agisse des voyageurs ou des tonnes de marchandises.

On a enregistré 68.100 millions d'unités-kilomètre en 1954 contre 87 milliards en 1957, soit une augmentation de 28 p. 100 du trafic de la S. N. C. F. Or, en 1954, la consommation en charbon était de 7 millions de tonnes, et en 1957 elle était aussi de 7 millions de tonnes, c'est-à-dire que les progrès réalisés grâce aux investissements des Parlements et des ministères de la IVᵉ République avaient permis en trois années de couvrir, sans charges supplémentaires, la consommation de 2 millions de tonnes de charbon.

Intervenant au nom de la commission des transports et des moyens de communication d'alors, devant le ministre d'alors, je lui disais, et je disais aussi à M. le secrétaire d'Etat au budget: De quel poids pèseraient d'abord dans votre trésorerie et de quel poids pèseraient dans votre balance commerciale ces deux millions de tonnes de charbon, s'il avait fallu les importer ?

Et, poussant plus loin l'analyse sur ce seul plan énergétique, je faisais constater que les 7 millions de tonnes de charbon étaient consommées en un charbon quelconque, même de médiocre qualité, dans les centrales thermiques, alors que le charbon utilisé pour la traction à vapeur devait présenter un certain nombre de qualités.

Je disais aussi — je le répète, car mes observations sous la Vᵉ République sont bien proches de celles que je faisais du temps de la IVᵉ — qu'il fallait faire très attention, que l'électrification de la S. N. C. F. nécessitait la création d'une immense noria qu'il fallait faire tourner, que c'était un outil extrêmement lourd et qu'il était très dangereux d'arrêter cet outil parce qu'il coûterait beaucoup plus cher peut-être de remettre en marche la noria de l'électrification que de l'alimenter.

Si le trafic de 1956 avait été réalisé — je me place là sur le plan purement budgétaire, financier — avec les normes techniques de 1948, les dépenses supplémentaires de gestion et d'entretien de la S. N. C. F. auraient été de 175 milliards de francs.

En tenant compte des 25 milliards d'amortissement des emprunts qu'il a fallu contracter pour opérer cette électrification, nous pouvons dire que les efforts déployés de 1948 à 1956 par les gouvernements de la IVᵉ République ont permis l'économie de 150 milliards nets au budget de l'Etat.

Cela, c'est l'exemple général. Je vais prendre maintenant un exemple particulier, et vous ne m'en voudrez pas si je choisis l'exemple de l'électrification de la ligne Paris-Lille.

Les chiffres que je vais vous donner sont extraits du rapport qu'a présenté M. Boursat. L'électrification de Paris-Lille a porté sur 850 kilomètres de voies principales et 270 kilomètres de voies de service. Le montant des dépenses a atteint 26 milliards de francs. L'électrification a permis, au passage, d'économiser 600 millions de frais de reconstruction que nous n'avons pas eu à assumer, mais qu'il aurait fallu financer si la traction-vapeur avait été maintenue.

Une consommation de 230 milliards de kilowatts-heure au lieu de 290.000 tonnes de charbon et 950 tonnes de gas oil, cela représente déjà en net une économie de 1 milliard de francs.

La diminution des frais de conduite, de dépôt, d'entretien, de graissage de matériel, était évaluée à environ 3 milliards de francs. Les économies réalisées sur les blocks comprennent à peu près les frais nécessaires pour former les nouveaux agents de conduite et instruire un personnel spécialisé. Nous pouvons donc dire en gros que, sur 26 milliards de dépenses, l'économie annuelle est de l'ordre de 4 milliards de francs.

Les esprits chagrins l'ont ramenée à 3 milliards 800 millions. Je me contenterai de ce chiffre. Cela représente en net une rentabilité de l'ordre de 15 p. 100. J'ajoute que cette rentabilité ne tient pas compte des progrès réalisés sur le plan technique ni sur le plan de la traction.

Si actuellement il est possible, en service normal, de faire des trains de 1.800 tonnes, avec l'électrification leur charge est passée à 2.400 tonnes. Avec des trains complets, en matériel spécialisé, la charge passe de 2.000 à 3.000 tonnes.

Je ne parlerai pas des durées de parcours, largement améliorées. Tout cela concourt, évidemment, à renforcer l'économie du pays.

On nous oppose, et l'on nous a toujours opposé sous la IVᵉ République, comme sous la Vᵉ République, que les problèmes demeurent. Si je tiens ce langage, c'est parce qu'il fut employé ici, à la tribune, tout à l'heure par un représentant du groupe de l'union pour la nouvelle République qui disait, après avoir rendu liturgiquement hommage à la Vᵉ République, que les problèmes demeuraient, et il faisait une critique parfois très sévère de l'action gouvernementale.

C'est pourquoi j'insiste sur le fait que les problèmes demeurent. Ils demeurent, et nous ne sommes pas convaincus que ce soit dans le cadre de l'orthodoxie libérale que seront trouvées les solutions.

Il y a une vieille querelle, bien dépassée maintenant, celle des dirigistes et des libéraux. Chacun est un peu dirigiste à sa façon, et tel champion du libéralisme économique se trouve une âme de dirigiste quand les intérêts qu'il représente ont besoin d'être aidés par l'Etat.

Mais nous pensons, comme le disait l'orateur du groupe de l'union pour la nouvelle République, que dans une économie en expansion une certaine tolérance dans le déséquilibre comptable du budget est permise, qu'elle trouve sa contrepartie dans l'expansion économique, que la richesse d'un pays n'est pas faite d'un équilibre financier, mais qu'elle est faite par l'augmentation de ses moyens de production, par la richesse qu'ils créent.

Il ne faut, certes, pas tomber dans les extrêmes, et les Gouvernement de la IVᵉ République ont eu affaire à ces même difficultés d'équilibre, nées de la conciliation d'un équilibre budgétaire apparent avec ce qu'on appelait une impasse — nouveau terme déjà usé.

Nous estimons, nous, qu'il faut absolument travailler en fonction de demain. Nous croyons qu'il a été préférable, en 1948, en 1949 et en 1950, de consacrer les quelques dizaines de milliards nécessaires à l'équipement de nos chemins de fer, plutôt que d'avoir eu, en 1956, à ajouter 150 milliards à la subvention d'équilibre en faveur de la S. N. C. F.

Mesdames, messieurs, j'en aurai terminé quand je vous aurai dit que, pour nous socialistes, l'économique n'est pas une fin en soi, et j'ai de bons auteurs.

Je citais cet après-midi M. le ministre de l'agriculture; je pourrais presque le citer à nouveau maintenant si j'avais le texte sous les yeux. Il nous disait qu'on ne fabriquait pas pour fabriquer, qu'il fallait que des échanges interviennent pour créer le plus d'aisance possible et qu'à travers les gouvernements — j'ajouterai: à travers les numéros des républiques — c'est ce difficile ajustement de l'économique et du social qui commande impérativement l'action et les interventions des hommes politiques et des élus.

C'est pourquoi, au nom du groupe socialiste, je vous demande surtout, monsieur le ministre, d'être notre interprète auprès du Gouvernement — car nous vous savons persuadé de la chose — et de ne pas oublier que ce magnifique outil qu'est la S. N. C. F. est servi par des hommes, que tous les cheminots, en raison de leur effort inlassable, du plus modeste manœuvre au brillant ingénieur chargé de la recherche, de

l'exploitation électronique ou de la direction des machines Bull, ont droit à la reconnaissance du pays et méritent de voir étudier avec sympathie et compréhension leurs modestes et légitimes revendications. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Félix Mayer.

M. Félix Mayer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est avec une grande satisfaction que j'ai constaté que, pour la production de l'énergie électrique, le projet de loi de programme relative à l'équipement général porte le plus grand effort sur les centrales thermiques. De meilleurs prix de construction et un délai d'exécution plus rapide n'ont pas motivé, seuls, cette décision. Vous nous avez dit, à la commission des finances, monsieur le ministre, que le souci d'organiser la régression du charbon, de faire qu'elle ne se transforme pas en déroute devrait nous inciter à développer, peut-être plus encore qu'il y a quelques années, la production thermique.

Il est certain que cette mesure aidera à la solution du problème charbonnier pour les fines flambantes mais ce n'est qu'une amorce des mesures que l'on pourra et devra prendre pour conserver le gagne-pain à nos mineurs.

Les stocks de charbon s'accumulent sur les carreaux et augmentent de mois en mois. Ils égalent actuellement deux mois de production. On pourrait penser qu'il s'agit d'une conjoncture de marché passagère, le même phénomène se présentant dans tous les pays d'Europe, avec plus ou moins d'acuité.

Or c'est en grande partie une question énergétique. D'autres sources d'énergie plus commodes et parfois moins chères concurrencent le charbon. Les antennes des conduites de gaz naturel de Lacq avancent dans le pays et enlèvent des clients aux houillères. Le fuel, dont l'usage est parfois plus commode, livre bataille au charbon domestique.

C'est là un problème grave qui mérite toutes nos préoccupations et l'attention toute particulière du Gouvernement.

Cette situation sera encore aggravée dans le bassin houiller de Lorraine par la pose de l'oléoduc Méditerranée-Rhin et l'implantation projetée de deux raffineries à Strasbourg.

Je m'empresse d'ajouter que nous ne sommes nullement hostiles à cette dernière implantation, ce projet cadrant bien avec le programme économique de Strasbourg, mais si nos renseignements sont exacts, ces sociétés pétrolières qui comptaient pousser au maximum la production du fuel ont triplé la vente sur le marché français de l'Est et livré des quantités beaucoup plus massives en Allemagne du Sud et en Suisse.

Aucune garantie toutefois n'existe contre le refus éventuel de grosses quantités de fuel offertes à bas prix au cas d'exportations réduites ou par un équipement excédentaire de la région considérée.

Il appartient donc au Gouvernement de définir et de coordonner une politique d'énergie à la fois en matière d'investissements et en matière de programmes annuels selon les variations de la conjoncture.

Les houillères du bassin de Lorraine occupent 40.000 ouvriers et font vivre une région habitée par 300.000 personnes. Le rendement est le plus élevé d'Europe. Des centaines de milliards ont été investis pour augmenter la capacié de production. L'extraction annuelle est de 15 millions de tonnes et le quatrième plan d'équipement a fixé pour 1965 une production de 17 millions de tonnes. Mais dans la situation présente, le tonnage actuel ne peut être maintenu que dans le cadre d'un marché de l'énergie coordonné par le Gouvernement et encore à condition de doubler la capacité d'enfournement pour le coke métallurgique, au prix d'investissements importants.

L'embauche a été arrêtée. Les ouvriers sont inquiets de leur avenir. Tous les syndicats sans exception, C. G. T., F. O., C. F. T. C., cadres, sont en alerte et sont intervenus auprès des autorités afin que des mesures soient prises pour garantir le plein emploi. Les parents s'interrogent avec anxiété et se demandent si leurs enfants trouveront du travail, aucune autre industrie n'existant dans le bassin houiller.

Le conseil général de la Moselle, se faisant l'interprète de l'inquiétude générale, vous a présenté ses doléances par une motion. La chambre de commerce, de son côté, a adopté une délibération qui vous a été transmise. Les conseils municipaux ont exprimé leurs appréhensoins dans des vœux envoyés à l'autorité de tutelle.

Du haut de cette tribune, je vous prie, monsieur le ministre, de bien vouloir reconsidérer entièrement les problèmes énergétiques du pays, de coordonner une politique d'ensemble en tenant compte des investissements effectués et du plein emploi; d'accorder aux houillères du bassin de Lorraine les crédits nécessaires au doublement de sa capacité d'enfournement; de réduire les importations de charbon au strict minimum et, si des conventions nous y obligent, de les restreindre aux sortes et aux calibres gênant le moins les charbonnages — je pense aux charbons polonais — de faire reviser les clauses du traité franco-allemand du 27 octobre 1956 sur le règlement de la question sarroise qui prévoit la fourniture à la France du tiers de la production des mines sarroises, quelle que soit l'extraction, de prendre des dispositions pour que des emplois nouveaux soient créés dans le bassin de Lorraine par l'implantation d'autres usines, afin de donner du travail aux classes plus nombreuses d'après-guerre, d'autant que les houillères devront réduire l'embauchage.

Le mineur lorrain est un ouvrier discipliné, travailleur et paisible. Il a répondu avec enthousiasme à l'appel du Gouvernement pour augmenter le rendement et la production. Il lui fait confiance afin qu'il prenne, à temps, des mesures pour que, le moment venu, lui et ses enfants puissent gagner leur pain dans la région qui leur est si chère.

Je le souligne, monsieur le ministre, cet homme, à l'ordinaire si paisible, serait prêt à tout s'il devait constater que sa confiance a été vaine. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Japiot. (*Applaudissements à droite.*)

M. François Japiot. Monsieur le ministre, lorsque, le 17 mars dernier, vous êtes venu devant la commission de la production et des échanges, je vous avais posé la question suivante: la nécessité de développer les ressources en énergie de la métropole, de l'Algérie et de la Communauté, en fonction de leurs besoins progressifs, imposant à la nation un effort considérable, quelles mesures de coordination sont actuellement prévues par le Gouvernement entre les diverses sources d'énergie pour en assurer la production et l'utilisation dans les meilleures conditions ?

Après avoir rappelé que le Gouvernement avait effectivement en main des moyens d'action directs en ce qui concerne la production du charbon et d'électricité, des moyens d'action indirects, mais cependant puissants, dans le domaine des produits pétroliers, vous aviez bien voulu, monsieur le ministre, en réponse au souci que j'exprimais d'une nécessaire coordination, déclarer: « Nous sommes, à cet égard, à un tournant et la question qui m'est posée prend en ce moment sa pleine importance ».

Quelques collègues ont, aujourd'hui, devant l'Assemblée nationale, à propos de la partie de la loi de programme qui nous est soumise concernant l'équipement électrique et atomique, évoqué à nouveau ce grave problème.

Les points d'interrogation surgissent, en effet, de toutes parts plus ou moins inconsidérément d'ailleurs. Le charbon, comme source d'énergie, ne risque-t-il pas d'être bientôt périmé, disent les uns ? Est-il sage, même, de continuer à entreprendre de coûteux barrages et, *a fortiori*, de réaliser une usine marémotrice, ajoutent d'autres ? Ne faut-il pas, désormais, s'orienter uniquement vers les produits pétroliers ou le gaz naturel et vers ces réservoirs illimités d'énergie que semblent offrir à l'humanité l'atome, le soleil et le vent ?

A cet assaut il conviendrait peut-être d'opposer d'abord le mot célèbre de Talleyrand à son secrétaire: « Doucement, Jean ! Je suis pressé ». En effet, dans ce demi-siècle, que paraît caractériser une course générale contre la montre, il faut, pour ne pas être rapidement surclassé, savoir prendre, avant le départ, le temps de bien choisir ses moyens.

Or, rien ne serait plus dangereux, en ce qui concerne les sources d'énergie, que d'ouvrir *a priori* une sorte de querelle des anciens et des modernes.

Il est infiniment plus objectif, compte tenu des indications fournies par vous-même, monsieur le ministre, ainsi que par nos rapporteurs, d'analyser les caractéristiques propres à chacune de ces sources sur le double plan de la production et de l'utilisation, pour tenter de dégager quelques grandes lignes d'une coordination valable tant au regard de notre position européenne que de notre position africaine.

C'est ce que je voudrais essayer d'esquisser très rapidement.

Le charbon, qui nous fournit aujourd'hui près des deux tiers de notre énergie, soit directement, soit sous forme d'électricité, est une de nos grandes productions métropolitaines nationalisées. Chacun sait — on vient encore de le rappeler — qu'une fraction importante de la population laborieuse, notamment dans le Nord, le Pas-de-Calais et la Moselle, mais aussi dans certains départements du Centre et du Midi, est constituée par des mineurs.

C'est dire qu'augmenter ou réduire la consommation du charbon pose, pour la France, des problèmes sociaux primordiaux.

Ajoutons également que depuis la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier cela nous pose, et Dieu sait avec quelle acuité présentement, des problèmes de relations européennes.

Le recours à l'utilisation du charbon comme source d'énergie peut donc être jugé nécessaire sur le plan de la métropole et de l'Europe, à la fois pour des raisons de sécurité, puisqu'il existe dans notre propre sous-sol, et pour des raisons sociales et internationales, même s'il devait être économiquement concurrencé par des calories d'autres origines.

Economiquement d'ailleurs, soit dit entre parenthèses, il faut, pour établir des jugements valables, comparer les prix de revient de la calorie au stade de son utilisation, c'est-à-dire compte tenu du coût de transport de l'énergie sous ses différentes formes.

Le charbon peut donc ne pas se trouver en mauvaise place s'il est utilisé près de sa source de production. Cependant, il semble qu'aujourd'hui on ne puisse plus envisager, comme on le faisait encore il y a quelques années, de se procurer à tout prix du charbon, jusqu'à ouvrir de nouveaux bassins, même si leur productivité apparaissait intéressante.

Fermons enfin le chapitre du charbon en indiquant que pour la mise en valeur de l'Algérie et de la Communauté, il ne paraît pas pouvoir jouer un rôle essentiel.

La seconde source primaire d'énergie est constituée par notre potentiel hydraulique: cours d'eau et marées.

Ici, il s'agit moins de dépenses d'exploitation au jour le jour, que d'énormes investissements dont l'amortissement doit s'échelonner sur de très longues années.

Les décisions à prendre dans ce secteur représentent des dizaines de milliards de francs par opération et c'est notamment pourquoi votre projet de loi, monsieur le ministre, pour être relativement modeste quant au nombre des millions de kilowatts-heure à en attendre, a semblé récemment un parent richement pourvu à côté de son cousin germain agricole.

Mais je crois que raisonnablement, la France ne peut ralentir l'exploitation de ses ressources hydrauliques, du moins les plus importantes, car il s'agit là d'efforts devant servir à plusieurs générations et nous procurant une ressource énergétique nationale dont la technique est éprouvée et qui n'est pas soumise aux fluctuations de la politique ou de l'économie internationales.

Notons d'ailleurs, et ceci est important, que même les très grands pays disposant largement des autres catégories d'énergie, l'U. R. S. S., les Etats-Unis, le Canada continuent à équiper leurs grands fleuves, témoins les gigantesques travaux récemment entrepris par les Russes sur l'Obi et l'Iénisséi et par les Américains et les Canadiens sur le Saint-Laurent.

Reste comme plus dubitative la formule des usines marémotrices. D'autres se feront mieux que moi les avocats du projet de la Rance. Pour ma part, j'avoue qu'au point où en sont actuellement les propositions tant de l'Electricité de France que des constructeurs, le surprix pour obtenir un kilowatt-heure d'une telle origine n'apparaît pas tel qu'il faille y renoncer.

Dans ce domaine aussi, le facteur économique n'est pas seul en cause. Il s'agit, en général, de facteurs psychologiques d'importance non seulement régionale mais nationale, ainsi que de facteurs sociaux valables, tant pour les ressortissants des travaux publics, que pour ceux de l'industrie électrique auxquels on ne saurait rester indifférents.

J'en arrive maintenant à parler des produits pétroliers, qu'ils soient liquides ou gazeux. Produits de luxe naguère pour un pays comme la France qui devait se les procurer à coup de devises chères, ils peuvent, depuis les récentes découvertes métropolitaines et surtout sahariennes, constituer notre source énergétique la moins onéreuse et la plus universellement utilisable. Ce n'est pas M. le président Lemaire que me démentira sur ce point.

Certes, je n'ignore pas que la tâche des pouvoirs publics est ici plus délicate que partout ailleurs puisque les intérêts des consommateurs ne sont pas seuls en cause. Mais il s'agit là d'un domaine trop vital à l'égard de notre économie pour que leur vigilance et leurs arbitrages éventuels ne s'y exercent pas, d'autant que le gaz saharien notamment peut et doit être — j'y faisais allusion il y a quinze jours — le meilleur instrument d'une étroite association entre la métropole, l'Algérie et la Communauté, de même qu'entre l'ensemble ainsi constitué et l'Europe.

C'est le véritable sang qui, en parcourant les artères des deux continents, leur procurera ce sentiment d'une réelle symbiose à laquelle, on ne le répètera jamais assez, est attachée pour les années qui viennent la paix du monde.

Reste à dire un mot de l'énergie nucléaire.

Que son intérêt soit considérable, nul n'en doute. Qu'une révolution de l'ensemble de l'appareil énergétique sorte un jour de cette source, c'est fort possible. Mais un grand mystère continue de planer sur l'heure où cette énergie sera suffisamment domestiquée, stabilisée et moins abusivement dévoreuse de capitaux pour être produite sur une grande échelle et industriellement rentable.

Jusqu'alors, c'est ne pas confondre l'audace avec la témérité que de consacrer, dans ce secteur en pleine évolution, plus de crédits à la recherche, y compris à la recherche appliquée, qu'à de trop importantes réalisations qui risqueraient d'être périmées au moment même de leur mise en service.

Le rythme actuel prévu par le projet de loi de programme en ce qui concerne les centrales d'origine nucléaire ne paraît donc pas devoir être dépassé si l'on veut éviter ce danger.

En conclusion de ce tour d'horizon, dont je ne me dissimule d'ailleurs pas les lacunes, j'ajouterai, monsieur le ministre, aux demandes de nos rapporteurs trois questions qui, du reste, ne vous concernent pas seul mais concernent aussi ceux de vos collègues, absents pour le moment, qui ont la charge des finances, de l'énergie atomique, du Sahara, ainsi que des relations avec les Etats membres de la Communauté.

En premier lieu, en raison même de l'ampleur des crédits à prévoir pour les investissements énergétiques dont le présent projet, pour important qu'il soit, ne couvre qu'une partie, quelles sont les mesures que pourrait envisager le Gouvernement pour attirer vers ce secteur, sans charges excessives pour les sociétés d'exploitation par rapport à leur budget, les disponibilités que j'espère croissantes du marché financier ?

En second lieu, ne serait-il pas concevable qu'un organisme permanent coordonne la production et la distribution des diverses sources d'énergie, non seulement sur le territoire métropolitain, mais en relation tant avec les Etats membres de la Communauté qu'avec nos partenaires européens ?

Enfin, sous l'angle d'un développement des ressources énergétiques de la Communauté, ne pourrait-on envisager d'y poursuivre les recherches expérimentales d'utilisation de l'énergie solaire ?

De telles perspectives apparaîtront peut-être trop ambitieuses à certains. Mais je pense que ce n'est pas là préparer un champ d'action démesuré à notre nombreuse et dynamique jeunesse qui a soif de se voir désigner de grands objectifs. Comme toutes les jeunesses de tous les temps et de tous les mondes, elle a besoin de croire à une cause qui vaille la peine de s'y consacrer. Aussi, ne puis-je douter, comme y faisait allusion l'un de mes prédécesseurs, qu'elle soit réceptive à l'appel lancé par le Président de la Communauté, en faveur non seulement du plan de Constantine, mais aussi de l'aide à ces peuples sous-développés qui, s'ils ne deviennent pas vraiment, pour les mieux pourvus, des frères, risquent fort demain de devenir des loups.

A cette jeunesse, il faut, pour une telle tâche, au double sens du mot, beaucoup d'énergie. Cette jeunesse, elle nous montre chaque jour qu'elle en possède au moral. Sur le plan matériel, il appartient au Parlement et au Gouvernement de lui préparer des moyens qui soient à la hauteur de ce qu'elle attend de nous. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Darchicourt.

M. Fernand Darchicourt. Messieurs les ministres, mes chers collègues, comparé aux autres projets de loi de programme déjà discutés et qui ont fait l'objet de l'opposition socialiste, le projet que le Gouvernement soumet aujourd'hui à notre appréciation comporte davantage d'éléments positifs.

La liaison fluviale entre le Nord et Paris portée à 2,20 mètres par l'achèvement du canal du Nord, voie de tracé moderne et rapide, est un de ces éléments positifs. Le groupe socialiste dans son ensemble et les députés socialistes de la région du Nord et du Pas-de-Calais en particulier tiennent à marquer leur satisfaction à l'annonce de cette disposition qu'ils n'ont jamais cessé d'appeler de leurs vœux et de soutenir de leur action.

Ainsi une grande liaison nouvelle sera créée, apportant, une fois conduite à son terme, les avantages qui en sont attendus. Certains d'entre vous, mes chers collègues, n'entrevoient pas tous ces avantages.

En premier lieu, lorsque le canal du Nord sera achevé, le parcours Nord-Paris sera réduit de 50 kilomètres, les péniches ne devant plus franchir que 19 écluses au lieu de 42 actuellement étant donné l'obligation qui leur est faite d'utiliser le canal de Saint-Quentin. Cette diminution du parcours réduira le trajet à six ou sept jours contre douze jours minimum en l'état actuel des choses.

Un autre avantage économique résultera du fait, sur lequel s'accordent les milieux compétents, que les consommateurs de charbon à Paris, desservis par eau, bénéficieront d'une réduction de fret de l'ordre de 200 francs par tonne.

Cette conséquence est d'importance, car il y a intérêt à maintenir et même à développer la capacité de production des charbonnages de France.

En réduisant le coût du transport des charbons français, on protégera notre approvisionnement en houille contre une dépendance excessive de l'étranger. L'achèvement du canal du Nord répond à cet objectif sans, pour autant, concurrencer les autres moyens de transport français.

Un dernier avantage économique découlera de ce que la région parisienne enverra en retour, dans le Nord, des matériaux de construction — sables et graviers, entre autres — à un rythme plus rapide, grâce à une rotation de péniches mieux assurée, dans un trafic normalisé.

A l'heure de l'entrée de la France dans le Marché commun, il importait que notre réseau navigable fût modernisé car, depuis plusieurs années, des Etats voisins, en prévision de futurs accords européens, ont accéléré la modernisation de leur infrastructure fluviale. Nous sommes déjà en retard. Dépêchons-nous donc d'essayer de rattraper ce retard.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Très bien !

M. Fernand Darchicourt. L'achèvement du canal du Nord répond donc à cette nécessité de l'heure de tout faire pour éviter de placer notre pays, sur le plan de la concurrence, dans une position d'infériorité et, par là même, de le prémunir autant que faire se peut contre une perturbation économique désastreuse, génératrice de chômage.

En 1957, le gouvernement Guy Mollet avait inscrit par priorité l'achèvement du canal du Nord au troisième plan de modernisation. Le groupe socialiste constate avec satisfaction que le Gouvernement d'aujourd'hui a repris cette initiative à son compte. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Labbé.

M. Claude Labbé. Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, intervenant au nom de la commission des finances, M. le rapporteur général du budget soulignait fort justement cet après-midi qu'en ce qui concerne l'aviation civile et commerciale la loi de programme, en vérité, n'en était pas une.

Dans ces conditions, mon intervention sera brève, car il est impossible de ne pas souscrire à l'indispensable qui nous y est proposé, car il est difficile de préjuger ce qui n'y figure pas.

Si j'interviens personnellement dans ce débat sur l'équipement économique général, c'est pour vous rendre attentifs, mesdames, messieurs, à certaines réalités de notre aviation civile et commerciale. Tout d'abord, je ne voudrais pas laisser passer la première séance de cette législature, au cours de laquelle se trouvent évoqués les problèmes concernant l'aéronautique, sans rendre un hommage public à tous les personnels qui contribuent au succès et au prestige des ailes françaises.

En second lieu, le fait que les avions volent de plus en plus vite et de plus en plus haut ne doit pas nous conduire à examiner dans la hâte les problèmes nouveaux qui se présentent, pas plus qu'à nous amener à considérer pour leur solution un financement très lointain, concernant des crédits trente fois moins élevés que pour la S. N. C. F., huit fois moins élevés que pour les ports et voies navigables, sur deux années seulement il est vrai.

Mais cette courte vue ne serait-elle pas significative si nous ne considérions pas justement que cette loi de programme n'en est pas tout à fait une ? Je sais, monsieur le ministre, que l'aviation vous passionne. Je souhaite qu'elle vous obsède et que vous soyez le ministre de la réaction, c'est-à-dire, paradoxalement, un ministre d'avant-garde. (*Sourires et applaudissements.*)

Il y a un an, le général de Gaulle donnait à la Ve République une préface audacieuse sous le signe de la *Caravelle* lorsqu'il se rendait à Alger dans cet appareil prestigieux piloté par le commandant Casse.

Tous ceux qui ont à cœur le succès de l'aviation française comptent sur vous, monsieur le ministre, pour que votre dynamisme vous porte vers des solutions audacieuses.

En matière d'aviation, il s'agit de voir loin et vite. Cependant, je conçois aisément votre hésitation en face de certaines options. Est-il raisonnable d'allonger systématiquement des pistes quand nous savons que, demain peut-être, l'utilisation de la poussée inverse, d'aéro-freins perfectionnés, de voilures spéciales, permettra de réduire les distances d'atterrissage ou d'envol des appareils à réaction, sans parler des avions à approche verticale qui ne sont plus tellement loin du stade d'exploitation ?

De même, l'insonorisation des bâtiments sur les aéroports doit-elle être poussée ? Ne risque-t-elle pas d'être dépassée par une technique nouvelle permettant de réduire le bruit des réacteurs ?

Quant à l'étude des prototypes, là encore le choix reste très délicat. Il faut prévoir suffisamment loin pour éviter la réalisation d'un appareil qui serait dépassé dès son arrivée sur le marché.

Ne convient-il pas de rechercher dès à présent la construction en série d'un appareil de formule révolutionnaire, utilisant peut-être le vol vertical, adapté aux petites distances de l'Europe et du réseau intérieur, peu influencé par les conditions atmosphériques afin d'assurer un service constant ?

Il est bien d'autres problèmes, monsieur le ministre, dont j'ai déjà eu l'occasion de vous entretenir, sans doute beaucoup trop rapidement, exigeant aussi des prises de position, des choix, et s'inscrivant dans le même cadre, à savoir la définition d'une politique aéronautique française.

Dans cet esprit, je souhaite que des liens plus étroits s'établissent entre l'industrie et les compagnies aériennes ainsi qu'entre les compagnies aériennes elles-mêmes. Au moment où la fusion des compagnies vient de s'opérer avec la création d'Air-Union sur le plan européen, il paraît assez paradoxal de ne pas établir dans le cadre national une même entente entre la compagnie nationale et les compagnies privées.

N'est-il pas possible de réaliser leur intégration, sans pour autant leur faire perdre tout caractère et toute individualité ? Selon la définition de M. le président Bidault et du *Petit Larousse* (*Sourires*), c'est le contraire de la ségrégation qu'en ce domaine je souhaiterais. Cette coordination indispensable pourrait tout au moins éviter qu'une compagnie choisisse des *Boeing* 707 et qu'une autre commande des *DC* 8. C'est un luxe que notre pays peut difficilement se permettre.

Je vous rappellerai mon désir de ne pas voir la Communauté isolée du réseau international et du réseau européen : c'est là une notion dépassée. Je rappellerai aussi mon inquiétude quant aux termes de nos prochains accords avec les Etats-Unis. Il serait dangereux d'ouvrir les portes de l'Europe pour espérer, en échange, redécouvrir l'Amérique.

Plus la France investira pour son aviation civile et commerciale, plus elle accroîtra son rayonnement d'ensemble, son prestige. Dans ce monde, partout où se posent nos avions et où flotte notre pavillon, le représentant de la compagnie aérienne française seconde efficacement l'action de nos diplo-

mates. Je n'hésite pas à dire que son bureau est une petite annexe de l'ambassade, plus ouverte par nécessité et souvent, par hasard sans doute, plus accueillante. (*Sourires.*)

Considérons aussi davantage l'activité du transport aérien en tant qu'industrie exportatrice. N'oublions pas, mesdames, messieurs, ce bilan humain de l'aviation civile dont nous parlait avec tant d'autorité et de compétence l'un des grands spécialistes mondiaux du transport aérien, qui est un de nos compatriotes, M. Bouché. Dans notre monde actuel, l'accélération et l'amplification des échanges entre les hommes restent notre seul espoir. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Motte. (*Applaudissements à droite.*)

M. Bertrand Motte. Messieurs les ministres, mes chers collègues, dans la suite des décisions qui, depuis des semaines et des mois, ont jalonné — avec quelle netteté! — la politique économique et financière du Gouvernement, il est certain que l'étude et le vote des lois de programme constituent une étape majeure.

Après une série de dispositions où l'essentiel est évidemment la recherche de l'assainissement, la recherche de l'équilibre, nous nous trouvons aujourd'hui devant des mesures positives, des mesures d'avenir.

L'objet de ces lois de programme est évidemment d'assouplir le mécanisme de l'annuité budgétaire, d'établir en quelque sorte l'ossature de notre politique d'investissement et de fixer les grands axes de notre effort d'expansion.

Dans cet esprit et devant cette constatation, j'ai l'impression que si notre discussion et notre étude veulent être complètes, il faut que nous dépassions la lettre des textes qui nous sont aujourd'hui soumis pour embrasser l'effort d'ensemble auquel le Gouvernement nous convie et pour examiner ces textes non seulement sous la forme des promesses actuelles, pratiques, qu'ils contiennent, mais aussi en vue d'apprécier dans quelle mesure ils doivent être, par eux-mêmes, après avoir déterminé des investissements, générateurs à leur tour d'autres investissements.

C'est pourquoi, messieurs les ministres, nous restons, à mon sens, dans le cadre très précis de la discussion en cours en examinant, à l'occasion de ces lois de programme, dans quelle mesure la politique gouvernementale est actuellement propre à susciter avec la même énergie, avec la même efficacité, les investissements en aval qui seuls donneront à ces textes de base leur pleine efficacité et leur prolongement naturel.

Si nous voulons examiner dans quelle mesure la politique du Gouvernement s'oriente vers cet effort second, je crois que le plus sage est d'essayer d'analyser quelques aspects essentiels de cette politique d'aujourd'hui et de discerner, dans les mécanismes qu'elle met en jeu, les promesses de demain.

Dans l'effort économique et financier qui est accompli par le Gouvernement depuis des mois, nous avons vu d'abord, mes amis et moi — et nous n'hésitons pas à le dire parce que ce fait a quelquefois été contesté avec quelque violence à cette tribune — un effort social.

La discussion est actuellement à l'ordre du jour de savoir si l'on vient de déclencher une récession. Pour notre part il nous est surtout apparu qu'on en avait évité une.

Il y a quelques mois, les horizons de notre effort économique étaient bouchés; les perspectives du ravitaillement en matières premières de nos industries de transformation étaient sombres; ces horizons ont été éclairés et ces perspectives dégagées. L'aspect premier, essentiel d'une politique sociale est bien de permettre à l'instrument de production d'être alimenté et de trouver demain ses débouchés. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs à gauche et au centre.*)

Un autre aspect social nous a paru primordial : l'effort déployé par le présent Gouvernement et qui, jusqu'à maintenant, est couronné de succès, en vue de doter notre économie d'une monnaie stable. Cette affaire revêt, certes, un aspect financier et comptable. Pour nous, elle présente d'abord un aspect social: une monnaie stable est la condition liminaire d'une politique sociale et d'expansion. Nous n'avons pas comme objectif des résultats comptables; nous voulons doter l'effort de travail de ce pays d'un instrument sain qui le rende payant. (*Applaudissements à droite et sur quelques bancs à gauche et au centre.*)

M. Albert Lalle. Très bien!

M. Bertrand Motte. Si nous n'en étions pas convaincus, nous n'aurions qu'à nous rappeler cette course incessante des salaires et des prix à laquelle nous assistons depuis la guerre et dans laquelle les salaires ont toujours été perdants.

Le fait était si net que, pour ne pas compromettre les ressources matérielles de notre effort de production, on avait dû imaginer un certain nombre de dispositifs fiscaux qui permettaient à la matière de compenser le désordre de notre monnaie. Je pense à la décote sur stocks, par exemple. Mais on n'avait, certes, pas pu trouver sur le terrain humain un mécanisme sûr qui aurait permis aux salariés de compenser ce désordre dont ils étaient les premières victimes. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Il est, pour moi, symbolique qu'une des premières dispositions prises sur le plan fiscal permette précisément — c'est une disposition des projets qui sont en ce moment portés à notre connaissance — la suppression de cette décote des stocks, parce que la maladie est terminée; et nous sommes convaincus qu'elle est terminée, non seulement pour la matière, mais également pour l'homme et pour les travailleurs.

Le premier aspect de la politique gouvernementale auquel nous croyons devoir nous arrêter est donc son aspect social.

Le deuxième aspect, qui rejoint les propos par lesquels M. François-Valentin a salué en notre nom la première présence, devant nous, du Premier ministre, est le suivant: dans l'essentiel des mesures pratiques qui ont été prises au début de cette année, on retrouve une inspiration incontestablement libérale.

Je m'excuse de reprendre des termes qui viennent d'être formulés et commentés; ils l'ont même été, il y a plusieurs années, par l'actuel ministre des finances, lequel témoignait déjà de son impatience devant les efforts qu'on faisait pour l'enfermer dans des définitions. Devant les difficultés, devant la réalité des faits, il disait: je ne sais si je fais du libéralisme ou du dirigisme, comme l'ignore également le chauffeur qui, dans une ville, défère au feu rouge et au feu vert.

Il y a une inspiration incontestablement libérale dans cet effort vers une politique économique de vérité qui a été opéré au début de cette année. C'est l'explication d'une série de mesures, parfois douloureuses pour certaines collectivités, dont l'émotion était légitimee: telle la suppression des subventions, des détaxes, des indexations; telle enfin cette mesure, qui est venue comme l'affirmation qu'on ne reculerait pas, de la libération des échanges.

Dès lors, une politique qui se place sous de telles prémices implique que l'on pratique demain l'encouragement systématique des initiatives; car à partir du moment où l'on oriente sa pensée économique dans les voies d'un certain libéralisme que je préciserai très rapidement, il est certain qu'en conséquence, on doit prendre en considération les notions de liberté d'initiative et de responsabilité pour les chefs d'entreprise et pour tous ceux qui participent à la production.

Je disais que cette action rejoint notre position à nous, indépendants et paysans, en ce qui concerne le libéralisme. En quelques mots, je préciserai quel est notre libéralisme, car ce mot a une définition très vaste, comme tous les mots en « isme ».

Ce n'est pas parce que nous nous proclamons libéraux que nous ignorons la nécessité absolue pour un Etat moderne, en 1959, d'avoir une politique économique, de définir des objectifs et de mobiliser les énergies de la nation pour les atteindre.

Nous savons également que certaines prestations revêtent le caractère de « service public », à la frontière desquelles doivent sans doute s'arrêter certaines disciplines réclamées par une économie de prix de revient.

Nous savons aussi que, dans les objectifs qui s'imposent à un grand Etat aujourd'hui, il est des initiatives, des charges, des recherches qui dépassent les moyens de l'initiative privée et nécessitent l'intervention de la puissance publique.

Mais nous pensons qu'au-delà de ces secteurs dont le tracé n'est pas tellement difficile à définir, et surtout dans une période de révolution économique et technique et de bouleversement des marchés internationaux, tout doit être fait pour encourager les initiatives des hommes qui veulent créer et produire, parce que leur concours est indispensable à l'intérêt général. (*Applaudissements à droite.*)

Après avoir précisé très brièvement l'état d'esprit dans lequel nous avons abordé l'examen de ces lois de programme, nous

vondrions maintenant, de manière plus précise, apporter un prolongement normal à cet examen et voir dans quelle mesure l'Etat, avec ses méthodes habituelles de travail, est disposé à susciter, avec la même énergie qu'il a formulé ces lois de programmes, les « investissements en aval ».

Nous sommes — je l'espère — tous d'accord pour penser que les lois de programmes répondent tout à la fois à des besoins actuels et à la nécessité de susciter autour de ces investissements premiers des investissements seconds qui viendront en multiplier l'efficacité.

Il est certain que le rôle de l'Etat en ces matières est déterminant, non pas seulement à cause du caractère collectif que présentent souvent les problèmes économiques, mais aussi en vertu des préalables qui, dans notre pays, ont installé l'Etat dans un nombre considérable de domaines en matière économique. Il suffit de rappeler que l'Etat est doté d'un secteur public qui fait de lui le plus gros employeur de France; il suffit d'évoquer le caractère décisif des interventions de l'Etat dans le maniement du crédit, le caractère décisif aussi des disciplines que l'Etat est en mesure d'imposer à l'investissement privé comme à l'effort des collectivités publiques.

Je crois également que nous sommes tous d'accord pour penser que rien ne peut se faire actuellement contre l'Etat et qu'en matière économique, aujourd'hui, les impulsions de l'Etat et ses méthodes d'intervention exercent une force d'exemple considérable sur tous les efforts des grandes collectivités sociales et économiques du pays.

Dès lors l'effort vaut d'être fait d'examiner comment l'Etat travaille et de quelle manière il pourra demain se mettre à la disposition de cette politique indispensable d'investissements.

Comment l'Etat travaille-t-il ?

Il est évident qu'actuellement la puissance publique économique et financière a concentré tous ses moyens d'étude et de commandement. C'est devant le pouvoir central installé à Paris que sont déférés successivement aux fins d'examen non seulement d'ensemble mais dans le détail, tous les dossiers qui se constituent aujourd'hui en matière d'investissements privés et publics.

La première caractéristique de l'intervention de l'Etat en matière économique est donc la centralisation technique de ses décisions.

La deuxième caractéristique, est la centralisation géographique. Et là, je me permets d'attirer respectueusement l'attention des ministres sur l'intérêt certain que présentait, même sur le terrain financier, même sur le terrain technique, une action entreprise depuis plusieurs années.

Si je parle de cette action à l'imparfait c'est que, depuis six mois, aucune décision, aucun texte ne nous a donné l'impression que cette œuvre était actuellement prise en considération ou mieux que l'on n'envisageait de l'évoquer à l'occasion des tâches actuelles.

Cela revêt tout de même l'aspect d'une certaine contradiction, car enfin des efforts avaient été accomplis qui avaient reçu la consécration officielle.

Vous savez qu'au lendemain de la guerre, la puissance publique, à l'égal de l'initiative privée, avait été saisie d'une sorte de vertige devant la dimension des tâches qui s'imposaient à elle — relance de l'économie, reconstruction de régions détruites — et que, parallèlement, dans le secteur privé comme dans le secteur public, on avait touché du doigt les infirmités de notre centralisation traditionnelle: on avait constaté que cette centralisation finissait par présenter plus d'inconvénients que d'avantages.

Au surplus, devant la nécessité de réimprimer à notre effort économique un rythme international, de procéder, si l'on peut dire, à une nouvelle industrialisation du pays, les pouvoirs publics avaient eu le souci — et il faut les en féliciter — que ce nouvel effort d'industrialisation n'eût pas les mêmes conséquences de déséquilibre interrégionaux et de gigantisme urbain que l'industrialisation à laquelle nous avions assisté jusqu'aux dernières années qui ont précédé la guerre.

Nous avons donc vu, de la part de l'initiative privée et de la part des pouvoirs publics, se manifester une volonté parallèle de susciter une forme nouvelle de solidarité nationale qui trouverait une première expression dans la dimension régionale.

Je ne m'étends pas sur ces prémices, mais simplement sur les résultats.

Les résultats avaient été les suivants: les pouvoirs publics avaient habilité un certain nombre d'organismes nouveaux en les dotant d'une compétence économique et en les installant en possibilité d'intervention consultative auprès des rouages de la puissance publique; les pouvoirs publics avaient également établi des documents d'intérêt général que l'on appelait les plans d'action régionale et dont l'élaboration est encore en cours.

Enfin, ils avaient mis sur pied un certain nombre d'organismes d'action destinés à faciliter, aussi bien dans le secteur public pour les collectivités locales, que dans le secteur privé, des moyens financiers nouveaux par leur technique et par leur champ d'application.

Je dois dire que, depuis six mois, nous n'avons rien vu qui vienne évoquer ces précédents. Je pense aux comités d'expansion, aux sociétés de développement régional, à toutes ces formes nouvelles d'effervescence locale qu'on avait mises en route et dont certaines pouvaient déjà présenter des bilans non négligeables.

Par contre, chaque fois que les pouvoirs publics se sont penchés sur des situations régionales, ils ont eu recours à des interventions autoritaires projetant sur le cas d'espèce une décision unilatérale.

J'ai dans l'esprit la déclaration faite au mois de février par M. le Premier ministre, saisi d'un cas de mise en chômage dans une région française; il demandait à être personnellement informé de toutes les situations analogues qui s'établiraient dans le territoire métropolitain. J'ai admiré cette volonté de service public, cette vigilance autour des problèmes sociaux, mais j'estime que ce pays sera bien gouverné précisément à partir du moment où le Premier ministre n'aura plus besoin d'être informé du moindre cas de chômage ou du moindre arrêt de travail, parce que, localement, sur place, seront mis à la disposition des intéressés les moyens de pallier de tels faits et de telles menaces. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Un deuxième aspect de l'action gouvernementale en matière d'investissements, sur lequel je ne voudrais pas m'étendre car nous pourrons étudier cette question plus à fond au cours des travaux des mois d'octobre et de novembre, est la centralisation géographique des pouvoirs d'initiative.

Quel en est le résultat ?

On peut, sans forcer la note, considérer que près de 50 p. 100 de l'instrument de production français — lequel est représenté par la petite et la moyenne entreprise régionale — n'est pas irrigué de manière satisfaisante par les sources d'impulsion financière.

En effet, à partir du moment où le secteur public, ou, plutôt, la machine financière publique, a concentré tous ses pouvoirs de décision dans les limites de la capitale, le secteur financier privé ne tarde pas — il l'a prouvé abondamment — à en faire autant. Nous constatons, à ce moment, une concentration de ce qu'on peut appeler, par image, les moteurs financiers du pays, tous installés à Paris, et dont j'affirme — je suppose que vous ne le contestez pas — qu'ils ne sont plus en contact direct avec une part immense, que j'estime supérieure à 50 p. 100, de l'instrument de production français.

M. Edouard Alliot. Très bien!

M. Bertrand Motte. C'est là une conséquence très grave de nos structures financières présentes, d'autant plus grave qu'elle s'exerce dans une conjoncture de relance économique et d'évolution technique.

Enfin, le troisième caractère des interventions de la puissance publique en matière financière — je n'emploierai le mot qu'une fois, parce qu'il rend parfois un écho passionné, mais il me paraît juste — c'est le dirigisme que nous connaissons et un dirigisme qui se met en prise directe sur l'entreprise. Or, le dialogue entre l'Etat et l'entreprise, qu'il s'agisse du chef d'entreprise ou du salarié, est un dialogue entre partenaires inégaux. Dès lors, nous devons les uns et les autres, quelles que soient nos positions doctrinales, avoir le souci de doter l'individu, chef d'entreprise ou salarié, des collectivités protectrices qui peuvent, à mon avis, soutenir le dialogue avec la puissance publique.

Ces collectivités protectrices se présenteraient également sous des modalités qui restent à préciser — je ne le ferai pas ce soir — et affecteraient tous les aspects d'une organisation professionnelle socialement et techniquement digne de ce nom.

Elles affecteraient les aspects de l'organisation régionale telle qu'elle a été esquissée depuis un certain nombre de mois et qui ne me semble pas avoir encore donné tout ce qu'on pouvait en attendre.

Il y a là pour nous une source de l'inquiétude puisée dans la difficulté pour l'Etat, avec ses méthodes de travail actuelles et avec ses traditions, d'intervenir de manière vraiment efficace dans le deuxième temps de la loi de programme, s'agissant alors des investissements « en aval ».

Je voudrais poser une deuxième question au Gouvernement au moment où il nous demande de voter ces lois de programme: dans quelle mesure ces lois ont-elles été élaborées dans la perspective du Marché commun ?

Car, ce Marché commun, nous y sommes! Jusqu'à un passé récent, des milieux professionnels, des milieux économiques, et ils n'étaient pas les seuls, ont déployé des trésors d'imagination pour essayer de l'empêcher. Mais, depuis un an, les jeux sont faits, et je crois que tous les observateurs de l'activité économique professionnelle française sont d'accord pour penser qu'actuellement les producteurs jouent l'hypothèse du Marché commun. Mais, pour ma part, je ne vois pas très clairement à quel échelon, dans quelles circonstances ou suivant quelles consignes les lois de programme dont nous avons été saisis ont été étudiées et mises au point dans la perspective du Marché commun.

Or, il est certain que les problèmes à résoudre, devant lesquels se trouvent les producteurs, ne sont pas du tout les mêmes suivant qu'ils se posent dans le cadre du marché national ou dans le cadre du Marché commun. Sans être un « croyant de l'Europe », selon l'expression récente d'un ministre, les choses étant ce qu'elles sont, les traités étant signés et aucun signe qu'une tendance à la réversibilité serait imprimée aux événements, je crois que, désormais, tout notre effort d'équipement économique doit être conçu et étudié dans la perspective de l'ouverture d'un espace économique européen.

D'où la question qui ne revêt aucun caractère polémique: est-ce que notre administration qui a reçu un mandat de dimensions nationales et qui a élaboré ces lois de programme les a confrontées avec les perspectives de l'espace économique européen?

Et je me permets de serrer la question de plus près, parce que je suis originaire d'une région frontière où nous sommes en prise directe sur l'événement: notre frontière est économiquement artificielle et ce caractère artificiel se révèlera au fur et à mesure que les dispositions du traité entreront en jeu.

Il est certain que l'avenir d'une région comme la mienne n'est pas du tout le même si on l'étudie dans la dimension du marché national ou dans l'hypothèse de la suppression de la frontière qui nous sépare de la Belgique. Or, nous sommes dotés d'un plan d'action régional qui a fait l'objet — j'en rends hommage à l'administration centrale — d'une très large et très méthodique consultation locale. Je pense que les options qui ont été proposées et acceptées à Paris sont raisonnables, compte tenu même de la perspective européenne.

Mais cette constatation est-elle valable pour tous les plans d'action régionaux et pour les lois de programme qui nous sont actuellement soumises? C'est la question très précise que je voulais poser à MM. les ministres.

Sans vouloir prolonger mon intervention à cette tribune, j'exprimerai ici ma conviction qu'en ce domaine nous devons saisir toutes les occasions qui se présenteront à nous, de faire que la matière économique, dans notre pays, devienne le plus possible de la compétence de tous.

Un problème d'accession à la compétence économique se pose à l'égard de nos collectivités sociales. On peut aboutir à cette compétence de plusieurs manières. Je ne veux pas en dresser l'inventaire, mais simplement signaler que lorsqu'on concentre toute la connaissance et tout le pouvoir de décision dans des enceintes nationales, il est très difficile d'ouvrir, dans une mesure satisfaisante, cette accession nécessaire.

Par contre, sur le plan de l'organisation professionnelle, sur le plan de l'organisation régionale, sans rien enlever de leur efficacité aux décisions que vous prenez, vous pouvez, dans une mesure passionnante et dans le sens du progrès collectif, ouvrir à un nombre beaucoup plus important d'intéressés cette connaissance de la matière économique; dans la dimension de nos régions, nous touchons du doigt les faits et les réalités. Ce n'est pas sur des rapports que nous en prenons connaissance, ni sur des exposés unilatéraux. Nous vivons sur des réalités concrètes. Tous ceux qui se préoccupent de ces problèmes ont constaté qu'il y a là un levier étonnant pour rapprocher, sur des éléments concrets, les bonnes volontés et les volontés tout court.

Au surplus, la Ve République en est à ses premiers pas. Elle a franchi une étape importante, celle de la mise en place de ses institutions sur le plan parlementaire.

Mais si l'on veut que la révolution dont on a parlé dépasse les limites de cette enceinte et se prolonge dans les mœurs, de façon qu'il y ait définitivement harmonie entre les formes de vie de ces pays et ses expressions politiques, il faut que, peu à peu des réformes fondamentales descendent, d'étape en étape, jusqu'à la base de nos appareils de production dans l'ordre agricole et dans l'ordre industriel.

Je crois que l'ensemble des suggestions et des réflexions que je me suis permis de formuler constitue pour notre effort d'investissement une approche nouvelle et intéressante que je soumets à votre attention. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. En l'absence de M. Eugène Montel et avec l'accord de M. Coudray, je donne la parole à M. Juste Evrard.

M. Juste Evrard. Mes chers collègues, nous sommes appelés à discuter le projet de loi relatif à l'équipement économique général présenté par le Gouvernement. Une fois de plus la question minière va donc être examinée et de ces débats dépendra l'avenir de la France, de sa situation énergétique et d'une grande partie de la population laborieuse de notre pays.

S'agissant des récentes découvertes en matière énergétique, que ce soit l'énergie nucléaire, le pétrole du Sahara, le gaz de Lacq ou le gaz du Sahara, nous ne pouvons que nous réjouir tous ensemble de l'augmentation de notre potentiel d'énergie, car nous savons que le niveau de la vie de notre pays dépend en premier lieu de ses ressources. Mais nous devons attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'absolue nécessité d'assurer un développement harmonieux et une exploitation rationnelle de ces richesses, afin que l'introduction sur le marché de ces nouvelles sources d'énergie ne se fasse pas au prix du bouleversement de la structure de l'industrie houillère, base essentielle, à l'heure actuelle, de l'énergie française. Il se produirait alors inéluctablement, sur le plan économique et social, un déséquilibre dont la gravité ne peut être dissimulée.

Il ne faut pas oublier que les mines font vivre deux millions de Français. Déjà, un signe précurseur de cette crise ne peut être nié. La modernisation houillère, nécessitant une concentration de l'extraction, a eu pour corollaires la fermeture d'un certain nombre de puits et la diminution graduelle de la main-d'œuvre.

Cette modernisation doit permettre à nos charbonnages de produire à des prix compétitifs sur le marché mondial, certes. Mais sait-on que chaque décision de fermeture de puits supprime, d'un trait de plume, plusieurs centaines d'ouvriers ?

Depuis des années, nous n'avons cessé d'agiter la sonnette d'alarme. Les chiffres, dans leur éloquence, se passent de tout commentaire: pour l'ensemble du pays il y avait 358.000 mineurs en 1947; il y en a 234.000 en 1959, soit une diminution de 124.000 ouvriers en douze ans. Pour les bassins du Nord et du Pas-de-Calais: 202.000 mineurs en 1947, 132.000 en 1959, soit une diminution du tiers des effectifs.

N'est-ce pas effarant si l'on considère que l'extraction, elle, n'a pas fléchi et s'est stabilisée à 100.000 tonnes par jour?

Autre résultat, aussi, de cette compétition énergétique: les stocks de charbon, dont l'accumulation est à la mesure du ralentissement des ventes, se sont considérablement élevés sur le carreau des mines françaises et dépassent, depuis le mois de mai, 10 millions de tonnes, dont plus de 3 millions de tonnes de produits marchands.

Il est donc absolument nécessaire, si nous ne voulons pas connaître la triste situation enregistrée dans les bassins miniers belges et allemands, contraints de réduire leur production dans une proportion notable, de coordonner, grâce à une politique cohérente, l'exploitation des différentes sources énergétiques.

Bientôt, quoi qu'on en dise, le problème du chômage va se poser dans les mines. Il faut prévenir cette crise. Il devient

urgent de déterminer avec précision la place qui sera dévolue, demain, à l'exploitation charbonnière dans l'économie française et d'agir en conséquence.

Nous connaissons, monsieur le ministre, les arguments que vous pourrez nous opposer. Il est, certes, inhumain qu'à notre époque des hommes œuvrent à des centaines de mètres sous terre, dans des conditions de travail effroyables, exposés sans cesse à tous les dangers, et il n'est pas nécessaire d'alimenter régulièrement le trop long martyrologe de la mine. Les catastrophes récentes ont, hélas! rappelé que l'ère des sanglants holocaustes n'était pas révolue.

Vous pourriez également, monsieur le ministre, nous rappeler que 538 mineurs, qui avaient échappé à ces multiples périls quotidiens, sont morts quand même, au grand jour, durant cette année, les poumons ravagés par leur implacable ennemie, la silicose, et cela, uniquement pour la région du Nord. Sans doute, en notre siècle de progrès et de modernisme, grâce aux conditions de sécurité, voire de confort et de bien-être dans la tâche de tous les jours, de pareils sacrifices ne devraient-ils plus être demandés. A l'ère atomique, la mine et son rude labeur ne devraient plus être qu'un souvenir révolu d'un passé aride. Cependant, monsieur le ministre, la mine existe toujours. Des générations de rudes hommes, avec leur sueur et leur sang, ont, depuis plus d'un siècle, contribué pour une large part au développement industriel, à la prospérité de la France.

Et si maintenant les méthodes nouvelles d'extraction charbonnière et cette coordination nécessaire dans l'exploitation de nos sources d'énergie rendent inévitable la compression des effectifs humains, il serait par trop injuste que la corporation minière en subisse les premiers effets. Nous ne pourrions accepter que ce nouveau sacrifice incombe aux mineurs. Trop souvent à la peine, trop rarement à l'honneur, ils se sont acquis une dette de gratitude qu'il serait à l'honneur de la nation de reconnaître.

Nous avons protesté, ici, contre la fermeture des puits de notre région et contre l'exode organisé des mineurs du Pas-de-Calais vers les mines du Nord, aujourd'hui saturées. Si certains pays se font les champions de ces transferts d'ouvriers qui, chez eux, ressemblent à des déportations massives, nous nous opposons, nous, à ces transplantations de populations qui constituent des facteurs d'instabilité, de déséquilibre social et des atteintes à la liberté humaine. Ces mesures ne sont que des expédients car d'autres remèdes existent.

Nous attirons donc votre attention une fois de plus, monsieur le ministre, sur la situation critique des départements du Nord et du Pas-de-Calais et nous vous demandons de toutes nos forces d'y remédier. Il faut agir avant qu'il ne soit trop tard, car déjà, dans une partie du département du Pas-de-Calais, 10.000 jeunes gens au moins ne trouvent pas de travail, et je ne parle pas des jeunes filles.

Pour sauver ces régions qui s'asphyxient lentement, pour reclasser ces chômeurs ou ces futurs chômeurs, pour sauver les familles et assurer l'avenir des enfants de ces hommes à qui le pays ne s'est jamais adressé en vain, des mesures exceptionnelles s'imposent.

Alors que des usines viennent d'être construites dans des régions de France ne présentant pas les mêmes garanties industrielles, il paraît inadmissible que les départements qui ont une position géographique privilégiée, qui bénéficient d'une main-d'œuvre surabondante, d'une qualité reconnue et immédiatement utilisable, qui peuvent mettre à la disposition des entreprises intéressées des installations complètes de houillères désaffectées — locaux, bâtiments, voies d'eau, voies ferrées, transformateurs — n'aient pas fait l'objet des mesures que cette situation appelait. Il paraît inadmissible que ces avantages remarquables n'aient pas été pris en considération.

Alors que nous vivons sous un régime d'austérité et de sévérité, voilà bien des raisons, monsieur le ministre, n'est-il pas vrai, de reconsidérer certains investissements mal implantés et non pas toujours rentables, afin de réaliser, par une étude plus approfondie, de sérieuses économies en réglant en même temps un problème social irritant.

Il s'agit donc de ne pas laisser sacrifier à un présent difficile une industrie indispensable à l'avenir du pays, il faut lui permettre de s'adapter à une situation nouvelle en écartant d'elle la menace d'une brutale rupture de ses débouchés. Il convient donc, et le moment en est venu, d'assurer par étapes la reconversion de cette main-d'œuvre qu'une crise brutale risquerait de jeter à la rue, ouvrant ainsi la route à toutes les aventures.

Voilà, monsieur le ministre, cette situation critique exposée sans fard et nul doute que, si une solution satisfaisant toutes les parties lui était apportée, elle honorerait grandement votre Gouvernement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je vais maintenant donner la parole à M. Rombeaut, inscrit pour une courte intervention.

Ensuite, je lèverai la séance.

D'ailleurs, nous pourrons reprendre nos travaux demain matin à dix heures seulement étant donné que nous sommes très avancés dans la discussion générale et qu'il reste encore la séance de demain matin et celle de demain après-midi pour épuiser le débat.

La parole est à M. Rombeaut.

M. Nestor Rombeaut. Une fois n'est pas coutume: nous sommes en avance sur l'horaire. L'Assemblée peut compter sur moi pour ne pas allonger le débat.

Monsieur le président, mes chers collègues, l'intervention que je dois faire ce soir n'est pas pour moi particulièrement agréable car elle me met dans l'obligation de parler d'un voisin pour qui j'ai beaucoup d'estime et d'amitié depuis de longues années et pour différentes raisons.

C'est de la construction de la forme de radoub de Brest, qui est prévue au programme, que je veux vous entretenir pendant quelques minutes.

Tout d'abord, je veux assurer le Gouvernement qu'il me trouvera toujours à ses côtés quand il s'agira d'investissements, quand il s'agira de planification. Or, n'ayons pas peur des mots, ce que nous faisons ce soir, c'est de la planification puisque nous sommes appelés à nous prononcer sur un plan d'équipement, sur une loi de programme. Le Gouvernement me trouvera à ses côtés chaque fois qu'il s'agira de créer des moyens de production, des moyens d'expansion car en fait — et d'autres l'ont dit avant moi à cette tribune — il ne faut pas chercher seulement la rentabilité immédiate dans ce que l'on crée mais songer à l'avenir et à la richesse qu'on amasse.

Toutefois — que mes collègues finistériens ne me gardent pas rancune — je me pose la question de savoir si, au moment où les cales, où les formes de radoub de ce pays ne sont employées qu'à 25 p. 100, ou moins, de leur capacité et de leurs moyens, il est nécessaire d'en construire une nouvelle. Je n'ai pas la moindre intention de disputer un seul centime au Finistère et je souhaiterais que les deux milliards ou deux milliards et demi qui sont prévus pour cette construction soient affectés à ce département qui, j'en suis convaincu, a bien des travaux à réaliser, de grands travaux qui feraient le bonheur de nombreux travailleurs. Mais je me pose la question de savoir s'il est bon que les formes de l'arsenal ne soient pas occupées et si la marine marchande ne pourrait pas bénéficier des moyens dont dispose la marine nationale. Les deux marines ne sont-elles pas suffisamment proches l'une de l'autre et suffisamment liées l'une à l'autre pour se servir mutuellement de leurs moyens de travail ?

Mes chers collègues, il est donc des formes de radoub qui ne sont pas utilisées à plein temps. Mais il en est une autre, et de taille, en Loire-Atlantique, c'est la grande cale de Saint-Nazaire, qui a été construite pour recevoir *Normandie*, qui demain recevra le paquebot *France*, et qui ne requiert que 300 millions de crédits d'équipement pour être prête à tout recevoir et ces 300 millions, la chambre de commerce les a empruntés.

Je signale à l'attention de l'Assemblée que ce département est fortement touché par le chômage et que la ville de Nantes, l'est peut-être plus encore que la capitale des constructions navales qu'est Saint-Nazaire, car ses chantiers sont plus directement menacés.

J'ajoute que les ateliers de réparation n'ont plus tellement de travail, de même que les chantiers de construction car, depuis plusieurs années déjà, on n'enregistre pas de commandes, ou bien on n'en compte que peu. Après le boom entraîné par l'affaire de Suez, époque à laquelle les frets ont atteint des prix énormes, ce fut l'effondrement et, depuis, les chantiers n'ont plus de commandes.

En terminant, je voudrais poser à M. le ministre des travaux publics et des transports, chargé de la marine marchande, la question de savoir ce qu'il va advenir des chantiers fluviaux.

Si je pose cette question, c'est parce qu'elle a été évoquée, il y a quelques mois, à l'occasion du baptême, à Saint-Nazaire, du pétrolier *Altair*. Le secrétaire général de la marine marchande a fait une déclaration officielle — je dis « officielle » car toute la presse s'en est largement saisie bien qu'elle soit intervenue au cours d'une réunion privée — aux termes de laquelle les chantiers fluviaux étaient condamnés et devaient fermer. Le problème est de savoir si, demain, les chantiers de la Seine-Maritime, de la Loire, de la Gironde seront condamnés à la fermeture et au chômage. Si M. le ministre des travaux publics et des transports pouvait à ce sujet nous rassurer, il calmerait l'inquiétude de milliers de familles ouvrières.

Voilà quel était l'objet de mon intervention: attirer l'attention du Gouvernement sur la nature des investissements et leur justification sur le plan national. Je ne vise pas d'autre but. Je voulais poser, en second lieu, la question de savoir si la construction navale a encore un avenir devant elle ou si une grande partie de ses chantiers sont condamnés à la disparition. Je le répète, en effet, c'est de milliers de familles qu'il s'agit. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Coulon déclare retirer la proposition de loi tendant à prohiber l'usage de la clause de non-concurrence postérieure au contrat de travail des représentants de commerce (n° 95) qu'il avait déposée dans la séance du 26 mai 1959.

Acte est donné de ce retrait.

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Paul Coste-Floret une proposition de loi tendant à modifier les articles 2123 et 2130 du code civil sur l'hypothèque judiciaire et rétablissant l'hypothèque judiciaire des biens à venir.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 171, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 5 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Anthonioz une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à remener de 50 à 30 millions le montant minimum de l'assurance obligatoire pour les véhicules à deux roues, à moteur d'une cylindrée au plus égale à 50 centimètres cubes.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 172, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges.

— 6 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Fanton un rapport, fait au nom de la commission spéciale, sur le projet de loi relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale (n° 80).

Le rapport sera imprimé sous le n° 173 et distribué.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, mardi 30 juin à dix heures, première séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général n° 55. — Rapport n° 160 de M. Pascal Arrighi, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; rapporteurs spéciaux: MM. Marcellin (énergie électrique), Ruais (Société nationale des chemins de fer français), Denvers (travaux publics), Anthonioz (aviation civile), Tony Larue (télécommunications). — Avis n° 129, au nom de la commission de la production et des échanges, de MM. Féron (énergie électrique hydraulique), Privet (énergie électrique nucléaire), Rey (Société nationale des chemins de fer français), Dumortier (voies navigables et ports maritimes), Bergasse (aviation civile et commerciale), de Gracia (télécommunications).

A quinze heures, deuxième séance publique:

Eventuellement, modification de l'ordre du jour.

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures vingt minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

RENÉ MASSON.

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

M. Laurent a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 89) de M. Raymond-Clergue tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions utiles afin que, pour l'année 1959, la rentrée scolaire pour les établissements du premier et du second degré et de l'enseignement technique soit fixée au 1er octobre 1959 ou pour que, tout au moins, des dérogations soient prévues pour les établissements situés dans des régions à prédominance viticole ou agricole.

M. Weber a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 93) de M. Charret tendant à créer le « Mérite du sang ».

M. Grèverie a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 97) de M. Paul Coste-Floret tendant à compléter l'article 1er de l'ordonnance n° 45-2184 du 24 septembre 1945 relative à l'exercice et à l'organisation des professions de médecin, de chirurgien dentiste et de sage-femme.

M. Tomasini a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 135) relatif à la réparation des dommages physiques subis au Maroc par les personnes de nationalité française.

M. Lacaze a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 136) relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnes de nationalité française par suite des événements qui se déroulent en Algérie.

M. Le Duc a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 137) relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnels militaires des forces armées françaises par suite des événements qui se déroulent en Algérie.

Communication faite à l'Assemblée par le Conseil Constitutionnel.

REQUÊTE EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES DONT LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL A ÉTÉ AVISÉ

(Application de l'article 34 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil Constitutionnel.)

Télégramme avisant le secrétariat général du Conseil Constitutionnel du dépôt d'une contestation dirigée contre l'élection législative du 14 juin 1959 dans le département de la Réunion.

Nomination de membres d'organismes extraparlementaires.

Dans sa première séance du 29 juin 1959, l'Assemblée nationale a nommé membres:

1° De la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens dentistes ou vétérinaires, M. Santoni;

2° Du conseil supérieur de la mutualité, M. Chavanne;

3° Du conseil supérieur de la sécurité sociale, MM. Darchicourt, Debray et Durbet;

4° De la commission supérieure des allocations familiales, M. Rivière;

5° Du conseil d'administration de la caisse autonome de la reconstruction, MM. Boudet, Pierre Courant, Garnier, Padovani et François Perrin;

6° De la commission de contrôle de la circulation monétaire, MM. Pierre Courant et Souchal;

7° De la commission supérieure des caisses d'épargne, MM. Denvers et Jaillon;

8° Du comité de gestion du fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale, MM. Marcellin et Eugène Montel;

9° De la commission de gestion du fonds spécial d'investissement routier, MM. Rey et Ruais;

10° Du comité de contrôle du fonds forestier national, MM. Alliot et Grussenmeyer;

11° De la commission supérieure du crédit maritime mutuel, MM. Baouya, Bourdelles, Collette, Le Douarec, Michaut et Nader.

Ont été nommés membres:

1° Du conseil supérieur du service social, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Mariotte;

2° Du conseil supérieur des infirmières et infirmiers, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Legroux;

3° De la commission supérieure des allocations familiales agricoles, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Coumaros, Le Guen, Joseph Perrin et Robichon;

4° Du comité supérieur de l'enseignement maritime, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Treilu;

5° Du conseil supérieur des habitations à loyer modéré, par la commission de la production et des échanges, MM. René Mekki, Danilo, Jean Turc et Coudray;

6° De la commission centrale de classement des débits de tabac, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Félix Mayer et Voisin;

7° De la commission centrale de contrôle des opérations immobilières poursuivies par les services publics ou d'intérêt public, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Pierre Ferri et Jean-Paul Palewski;

8° De la commission consultative des assurances sociales agricoles, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Brice, Cassagne, Godonneche et Laurent;

9° De la commission supérieure des sites, perspectives et paysages, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Kir et Tomasini;

10° Du comité national de propagande en faveur du vin, par la commission de la production et des échanges, MM. Lalle et Lurie;

11° Du comité consultatif chargé de donner son avis sur les horaires et les tarifs de frêt des services maritimes entre la France continentale et la Corse, par la commission de la production et des échanges, MM. Gavani, Sammarcelli, Marchetti, Laurin et Pasquini;

12° Du comité d'examen des comptes de la marine, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, M. Fraissinet;

13° Du conseil supérieur de l'administration pénitentiaire, par la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, MM. Georges Bourgeois et Marcenet;

14° Du conseil national des services départementaux et communaux, par la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, MM. Clerget, Dubuis, Moras et Terre;

15° De la commission supérieure de classement des recettes buralistes, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Mohamed Boulsane et Tony Larue;

16° Du comité de coordination des enquêtes statistiques, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Ahcène Ioualalen et Sanson;

17° De la commission nationale des maisons familiales de vacances, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Landrin;

18° Du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Cerneau et Nader;

19° De la commission plénière de la caisse nationale de crédit agricole, par la commission de la production et des échanges, MM. Degraeve, de Grandmaison et Ihuel;

20° Du conseil permanent d'hygiène sociale, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Rousseau;

21° Du comité consultatif du fonds national pour le développement des adductions d'eau dans les campagnes, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, M. Gabelle; et par la commission de la production et des échanges, M. Trémolet de Villers;

22° De la commission de contrôle des déclarations de vacances des emplois réservés, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, M. Mustapha Deramchi;

23° Du comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics, par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Arnulf et Mazo;

24° De la commission des vœux présentés par les associations d'anciens combattants et de victimes de guerre, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Belaïd Bouhadjera et Lebas;

25° Du conseil supérieur de la coopération, par le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, MM. Francis Leenhardt et Paquet; par la commission de la production et des échanges, MM. de Sainte-Marie et de Sesmaisons;

26° Du comité central du lait, par la commission de la production et des échanges, M. Charvet;

27° Du comité national consultatif de défense contre les maladies des animaux, par la commission de la production et des échanges, M. Fouchier;

28° Du comité supérieur consultatif d'aménagement foncier, par la commission de la production et des échanges, M. Orvoën;

29° Du conseil de l'ordre de l'économie nationale, par la commission de la production et des échanges, M. Lemaire;

30° De la commission d'étude de la flotte marchande dans le cadre de la Communauté économique européenne, par la commission de la production et des échanges, M. Bergasse.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 54 à 60 du règlement provisoire.)

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

1669. — 27 juin 1959. — **M. Hostache** expose à **M. le ministre de l'information** qu'un officier français a intenté, il y a plus de dix-huit mois, un procès en diffamation devant le tribunal allemand de Francfort contre un ancien membre de la Gestapo, auteur d'un ouvrage diffamatoire pour la résistance en général, ou lui-même en particulier. Or, au cours de ce procès en diffamation, cet ancien nazi ayant porté contre l'intéressé de nouvelles accusations encore plus outrageantes, prétendant, en particulier, qu'il aurait livré lui-même des camarades du réseau, arrêté en réalité avant lui, l'agence France-Presse a diffusé immédiatement cette information sans se livrer à aucun contrôle, ni la faire suivre de la réserve élémentaire qui s'impose en pareil cas à qui n'a pas perdu le sens national. Un tel procédé, provoquant l'indignation générale des anciens résistants, il lui demande quelles sanctions ont été prises, à l'agence France-Presse, à l'égard de ceux qui en portent la responsabilité, et quelles mesures seront prises pour que l'agence France-Presse manifeste à l'égard de la France, dans le respect des règles d'une information objective, la loyauté que lui paraissent manifester envers leurs pays respectifs les grandes agences étrangères.

QUESTIONS ECRITES

(Application de l'article 60 du règlement provisoire.)

Art. 60. — ....

Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la possibilité soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre intéressé dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.

....

1670. — 29 juin 1959. — **M. Bécbard** expose à **M. le ministre du travail** le cas d'un agent auxiliaire d'une collectivité locale, rémunéré à la journée, victime, en 1955, d'un accident du travail et bénéficiaire, à ce titre, d'une rente pour incapacité partielle permanente en application de la loi du 30 octobre 1946 relative à la prévention et à la réparation des accidents du travail qui, après consolidation de sa blessure, a été ultérieurement admis à réoccuper son emploi d'auxiliaire. Il lui demande si, à la suite de sa titularisation, survenue en 1957 dans un emploi permanent de la collectivité, cet agent peut également continuer de percevoir, en plus de son traitement d'agent titulaire (indice brut 125), les arrérages de sa rente d'invalidité lorsque celle-ci lui est servie: 1° par une caisse régionale de sécurité sociale; 2° directement par la collectivité employeuse restée, jusqu'en 1957, son propre assureur en matière d'accidents du travail, conformément aux dispositions de l'article 137 du décret n° 46-2959 du 31 décembre 1946 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 30 octobre 1946.

1671. — 29 juin 1959. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre de la construction** si, en vertu de la loi du 1er septembre 1948, modifiée par le décret du 27 décembre 1958 et, notamment, l'article 31, 2e alinéa, de ladite loi, les propriétaires sont autorisés à majorer de 25 p. 100 le montant du loyer professionnel du deuxième semestre 1958 pour lui appliquer, à partir du 1er janvier 1959, la première augmentation prévue par le décret du 27 décembre 1958 pour les différentes catégories de locaux, ou si cette augmentation pour le premier semestre 1959 doit être calculée sur le montant du loyer exigible, c'est-à-dire celui qui a été réellement payé au deuxième semestre 1958, suivant les dispositions de l'article 4 du décret du 10 décembre 1948 qui était en vigueur jusqu'à la parution du décret du 27 décembre 1958, cette première majoration semestrielle venant s'ajouter au loyer augmenté de 25 p. 100 à partir du 1er janvier 1959.

1672. — 29 juin 1959. — **M. Thomazo** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** quelles sont les dispositions qu'il compte prendre afin que puissent être attribuées des bonifications pour campagnes de guerre aux employés des chemins de fer de France, titulaires de la carte du combattant, par analogie avec ce qui a été fait pour les fonctionnaires et agents des services publics nationalisés, à qui lesdites bonifications ont été attribuées sans tenir compte de leur régime statutaire particulier. Il lui rappelle que cette question a déjà fait l'objet de plusieurs interventions. Si seules les répercussions d'ordre budgétaires semblent s'être opposées à l'adoption de la mesure de justice et d'équité demandée par les cheminots anciens combattants, il lui demande s'il envisage la réalisation de cette mesure suivant un plan d'étalement sur quelques années.

1673. — 29 juin 1959. — **M. Jean-Paul David** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que lorsque, après le décès du prémourant des époux, le survivant est resté en possession de tout l'actif commun, il arrive qu'au moment de la déclaration de la succession de ce dernier, les héritiers établissent le compte des opérations faites par le *de cujus* après la dissolution de la communauté, et demandent la déduction du reliquat passif de ce compte, reliquat qui provient généralement du fait que certaines valeurs de communauté ont disparu. Dans ce cas, l'administration de l'enregistrement n'admet cette déduction que s'il est établi que le survivant a géré la masse au nom, et comme mandataire, des héritiers du conjoint précédé, l'existence du mandat étant prouvée. Il demande si, lorsque ce survivant des époux est donataire universel en usufruit de son conjoint prédécédé en vertu d'un acte de donation entre époux notarié régulier et enregistré après décès, le consentement à l'exécution de cette donation, fait également par acte notarié par les héritiers du conjoint prédécédé, avec dispense de caution et d'emploi, et dispense de faire faire inventaire, ne peut être considéré précisément comme étant la preuve de ce mandat de gestion. Le principe admis par l'administration que, si la communauté n'a pas été liquidée après le décès du prémourant, les valeurs disparues ont été partagées entre les intéressés d'après leur droits, ne trouve-t-il pas en effet sa preuve contraire dans le fait que les héritiers du conjoint prédécédé ont spécialement confié la gérance de la communauté au survivant, et de telle manière que celui-ci en conserve la possession totale jusqu'au jour de son décès.

1674. — 29 juin 1959. — **M. Anthonioz** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** qu'aux termes de la loi du 27 février 1958, instituant l'assurance automobile obligatoire, complétée par le décret n° 59-135 du 7 janvier 1959, la somme minima à garantir, par véhicule et par sinistre, a été fixée à 50 millions; que cette somme, normale en ce qui concerne les accidents occasionnés par les automobiles, peut sembler excessive pour les véhicules à deux roues, à moteur d'une cylindrée au plus égale à 50 centimètres cubes; il lui demande s'il n'envisage pas pour ces derniers, de ramener le plancher de 50 à 30 millions, afin d'harmoniser le régime français en matière d'assurance obligatoire avec les législations européennes qui ont déjà admis une limitation analogue.

1675. — 29 juin 1959. — **M. Gauthier** expose à **M. le ministre de la justice** que le deuxième alinéa de l'article 802 du code rural prévoit, au sujet du compte d'amélioration de l'habitat rural et des bâtiments d'exploitation, que « dans le cadre de l'arrondissement, il peut y avoir compensation entre exploitations des comptes ouverts au nom d'un même propriétaire. Le tribunal d'arrondissement détermine les conditions de cette compensation et le choix des exploitations bénéficiant d'une priorité dans l'ordre des travaux ». La référence prévue par ce texte « au tribunal d'arrondissement » visait très certainement le tribunal paritaire d'arrondissement, depuis lors supprimé par le décret n° 58-1293 du 22 décembre 1958 et dont les fonctions ont été dévolues à la cour d'appel. Il lui demande quelle juridiction devra dorénavant avoir compétence pour l'application de l'article susvisé.

1676. — 29 juin 1959. — **M. Bricout** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas suivant: une société anonyme a, par application des dispositions de l'article 40 du code général des impôts, réinvesti à la date du 5 avril 1955, une plus-value de réalisation en actions d'une autre société du même type dont elle a pris le contrôle à concurrence de 748 millièmes. A la date du 25 août 1958, cette même société a absorbé par voie de fusion la société dont elle avait ainsi pris le contrôle et les actions de la société absorbée qui figuraient à l'actif de son bilan, ont été annulées en même temps que l'imputation du montant de leur valeur comptable sur le compte des plus-values à réinvestir. Il lui demande si la société absorbante, dont les immobilisations se sont accrues à l'actif du bilan, de la valeur estimative des immeubles apportés par la société absorbée, doit obligatoirement réintégrer aux bénéfices de l'exercice, la valeur comptable de sa participation et acquitter l'impôt sur ce montant, ou peut, au contraire, comme cela paraît

logique puisqu'en fait les immeubles absorbés ont remplacé dans son patrimoine les actions annulées, déduire leur valeur d'apport des plus-values qu'elle avait réinvesties en acquérant ces actions, et substituer ce nouvel investissement au précédent par une application nouvelle de l'article 40 du code général des impôts, à la condition de les amortir immédiatement.

1677. — 29 juin 1959. — **M. Arthur Conte** demande à **M. le ministre de l'information** si le projet d'installation d'une station émettrice de télévision au Canigou, en vue de remédier à la réception défectueuse des programmes dans le département des Pyrénées-Orientales, sera réalisé au cours de l'année 1959.

1678. — 29 juin 1959. — **M. Crucis** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, dans une vente notariée en date du 29 avril 1959 contenant quittance de la somme de 250.000 francs, montant du prix payé comptant, l'entrée en jouissance de l'acquéreur étant fixée au 29 septembre 1959 il a été inséré la clause suivante, relative à la perte de jouissance de l'acquéreur, littéralement transcrite: « dans lequel prix, il a été tenu compte à l'acquéreur de la somme de 15.000 francs, pour privation de jouissance » et lui demande si le droit de mutation doit être perçu sur 250.000 francs ou sur 265.000 francs (prix: 250.000 francs + charge augmentative du prix: 15.000 francs).

1679. — 29 juin 1959. — **M. Sablé** demande à **M. le ministre de l'agriculture**: 1° s'il n'envisage pas de réformer les chambres d'agriculture des départements d'outre-mer dont le statut actuel remonte encore à différents arrêtés gubernatoriaux datant d'avant la guerre 1914-1918 malgré les lois d'assimilation et d'intégration intervenues depuis 1946; 2° s'il ne croit pas indispensable, comme il a été fait pour les chambres de commerce qui ont été alignées depuis l'assimilation, sur celles de la métropole, d'étendre aux chambres d'agriculture de ces départements, sous réserves de certaines modalités d'application, les textes de base qui régissent celles de la métropole, ainsi que les dispositions du décret du 6 novembre 1958.

1680. — 29 juin 1959. — **M. Sablé** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de lui indiquer: 1° les quantités d'alcool pur qui, pour chacune des dix dernières années, ont été délivrées aux pharmacies au titre de leur contingent aux droits réduits de 8.000 francs l'hectolitre d'alcool pur; 2° les conditions comptables ou autres dans lesquelles l'utilisation de ce produit est suivie par les services administratifs; 3° si des contingents supplémentaires peuvent être actuellement accordés, et sur quelles justifications.

1681. — 29 juin 1959. — **M. Rivain** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation critique dans laquelle se trouvent, faute de crédits de fonctionnement suffisants, la plupart des centres d'apprentissage. Il lui demande quelles mesures il compte adopter pour éviter la fermeture de certains de ces établissements à la rentrée d'octobre 1959 et assurer leur avenir dans des conditions conformes aux espoirs des familles et aux besoins de la nation.

1682. — 29 juin 1959. — **M. Deshors** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un fonctionnaire, en service dans une grande ville, qui s'est rendu acquéreur, au cours de l'année 1956, d'une maison en province, en vue de l'habiter lui-même, d'abord pendant ses congés et ensuite définitivement à partir de 1960, date de sa mise à la retraite, et qui, pour cette acquisition, a sollicité l'exonération des droits prévus à l'article 1371 *octies*; et demande si l'administration de l'enregistrement est fondée à réclamer le payement des droits de mutation, du fait qu'elle estime que les conditions d'habitation prévues ne sont pas remplies, et si, au contraire, il ne serait pas opportun, étant donné la crise du logement qui sévit avec acuité dans les grandes agglomérations, d'envisager un assouplissement des dispositions en vigueur en la matière pour faciliter le départ en province des retraités qui continuent bien souvent à encombrer les villes.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

Ministre délégué auprès du premier ministre.

1004. — **M. Robert Ballanger** expose à **M. le ministre délégué auprès du premier ministre** que, depuis plusieurs années, il a été constaté que des fraudes sont organisées avec l'accord ou la participation de certains agents de l'administration préfectorale lors des élections à la Réunion. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour assurer la régularité des opérations électorales qui vont avoir lieu prochainement dans la deuxième circonscription de la Réunion par suite de l'annulation des élections en raison des fraudes constatées, et en particulier si, à cet effet, il a l'intention d'apporter des changements à la tête de l'administration préfectorale de ce département d'outre-mer. (*Question du 14 mai 1959.*)

Réponse. — Le ministre délégué auprès du premier ministre fait connaître à M. Robert Ballanger que des dispositions spéciales aux départements d'outre-mer sont prévues au code électoral et qu'à chaque consultation électorale, il est rappelé aux préfets, l'intérêt que le Gouvernement attache à ce qu'elles soient strictement appliquées. Les assertions dont il se fait l'écho et d'après lesquelles des fraudes sont organisées lors des élections, avec l'accord ou la participation de certains agents de l'administration préfectorale, sont sans fondement et ne peuvent être que rejetées. Quant aux changements à opérer, le cas échéant, au sein de cette administration, c'est au Gouvernement et à lui seul qu'il appartient d'en juger.

CONSTRUCTION

1119. — **M. Fernand Grenier expose à M. le ministre de la construction** que l'article 6 du décret n° 58-1347 du 27 décembre 1958, permet l'application de la valeur locative à la totalité des locaux inoccupés ou insuffisamment occupés ou faisant l'objet d'une sous-location totale ou partielle; que, pour l'application de cette disposition, sont présumées sous-locataires les personnes vivant de façon continue au foyer du locataire ou de l'occupant, dès lors qu'elles ne présentent avec ce dernier aucun lien de parenté ou d'alliance au sens de la loi ou qu'elles ne sont ni à sa charge, ni à son service; qu'interprétant abusivement ce texte, certains propriétaires considèrent le concubin d'un locataire comme étant un sous-locataire et exigent, de ce fait, l'application de la valeur locative. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de préciser que les locaux occupés par des locataires vivant notoirement en concubinage ne peuvent être assimilés à des sous-locations (*Question du 26 mai 1959.*)

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation des tribunaux judiciaires, la présomption de sous-location édictée pour la fixation du loyer par l'article 6 du décret n° 58-1347 du 27 décembre 1958 modifiant l'article 34 *bis* de la loi du 1er septembre 1948, paraît effectivement viser en principe la personne qui vit avec le locataire ou l'occupant, sans lui être unie par des liens de droit. Mais, toujours sous réserve de l'appréciation des tribunaux, il s'agit d'une présomption simple, et il appartient donc aux intéressés d'apporter la preuve contraire; celle-ci, dans le cas ici envisagé de concubinage notoire, pourra résulter de la commune renommée ou de l'existence d'enfants commmuns élevés conjointement. Il ne paraît donc pas nécessaire de prévoir des dispositions particulières en la matière.

1120. — **M. Pinoteau** expose à **M. le ministre de la construction** que des dames maintenant âgées et ne résidant, ni dans le département de la Seine, ni dans des communes de 100.000 habitants et plus, dont la situation, pour le temps où leur conjoint leur assurait une certaine aisance, était telle qu'elles n'avaient à solliciter aucun secours de personne, ont vu, cependant, par leur veuvage ladite situation devenir digne d'intérêt; que cependant encore, elles ont continué à s'en tenir à la réserve dont elles avaient pris l'habitude, mais qu'elles doivent envisager, maintenant, d'en sortir du fait qu'ayant sous-loué une pièce de leur logement, ce qui était le seul moyen pour elles de continuer à vivre avec une certaine dignité, elles viennent de voir le prix de surface corrigée de l'ensemble de leur local passer au prix valeur locative dont le montant est double de celui de 1948. Il lui demande: 1° si ces personnes peuvent formuler une demande d'allocation compensatrice des majorations de loyer; 2° si le service de cette allocation sera exclusivement postérieur à ladite demande ou s'il ne pourrait pas avoir un effet rétroactif. (*Question du 26 mai 1959.*)

1121. — **M. Pinoteau** expose à **M. le ministre de la construction** qu'en application de l'article 74 de la loi n° 51-598 du 24 mai 1951, il a été attribué, à compter du 1er juillet 1951, aux locataires de locaux à usage exclusif d'habitation dont les ressources sont inférieures au salaire servant de base au calcul des prestations familiales, une allocation compensatrice des augmentations de loyer; il lui demande si peuvent être comprises dans lesdites augmentations celles résultant du remplacement, sur l'ensemble du local du prix surface corrigée par le prix valeur locative pour cause de sous-location. (*Question du 26 mai 1959.*)

Réponse. — La situation des personnes disposant de faibles ressources évoquée par l'honorable parlementaire dans ses questions nos 1120 et 1121 n'a pas échappé au ministre de la construction qui, en liaison avec le département de la santé publique et de la population, a préparé un projet de loi actuellement soumis au ministre des finances. Ce projet a notamment pour objet d'élever le plafond des ressources actuellement admis pour bénéficier de l'allocation compensatrice des augmentations de loyer prévue à l'article 161 du code de la famille. Il permettra ainsi à de nombreuses personnes de prétendre à l'octroi de cette allocation, qu'elles ne peuvent actuellement obtenir, leurs ressources, quoique restreintes, étant supérieures au maximum fixé. Il ne semble pas que les personnes procédant à une sous-location puissent prétendre au bénéfice de cette allocation en raison des ressources qu'elles retirent de cette opération qui leur permet de contribuer au payement de leur loyer. De même, cette allocation ne pourrait être accordée ou maintenue.

au delà d'un délai raisonnablement limité au temps nécessaire pour la réalisation d'un échange, pour les personnes dont l'appartement devient insuffisamment occupé. Au moment où de nombreux enfants sont contraints par la crise du logement à vivre dans des taudis trop étroits il ne peut être envisagé en effet de favoriser une mauvaise répartition des locaux existants.

Il ne paraît pas possible de retenir la suggestion de verser une allocation pour une période antérieure à la demande. Une telle disposition risquerait d'entraîner des versements immédiats de sommes considérables pour des besoins déjà passés qui n'avaient pas cru devoir se manifester et d'entraîner des dépenses qui ne permettraient pas de pouvoir répondre ultérieurement aux demandes justifiées par la situation du moment du locataire dans la gêne.

1153. — M. Delbecque attire l'attention de **M. le ministre de la construction** sur les difficultés de logement que vont entraîner pour les étudiants les dispositions récentes visant les sous-locations et, en particulier, celles contenues dans l'article 6 du décret n° 58-1347 du 27 décembre 1958, modifiant la loi du 1er septembre 1948 sur les loyers, selon lesquelles le loyer plafond est applicable aux « locaux faisant l'objet d'une sous-location totale ou partielle ». Il l'informe que de nombreux logeurs ont déjà fait part aux services étudiants intéressés de leur intention de mettre fin aux sous-locations consenties et que, dans ces conditions l'hébergement des étudiants au mois d'octobre prochain posera des problèmes insolubles. Il lui demande si, dans les textes dont l'étude a été annoncée par lui à l'Assemblée nationale le 5 mai 1959, des dispositions seront prises pour favoriser les sous-locations consenties aux étudiants. (*Question du 26 mai 1959.*)

Réponse. — Il ne paraît pas possible de faire une discrimination, qui se justifierait difficilement et qui d'ailleurs prêterait à la fraude, entre les catégories de sous-locataires et d'aménager en faveur des seuls étudiants les dispositions de l'article 6 du décret n° 58-1347 du 27 décembre 1958. Cependant, les conséquences de ce texte, dans certains cas particuliers, n'ont pas échappé aux services du ministère de la construction. Celui-ci a établi un projet de décret qui est actuellement soumis à l'examen des autres départements ministériels intéressés et qui, pour le cas de sous-location d'une pièce située dans un appartement par ailleurs suffisamment occupé, prévoit l'application immédiate de la valeur locative à une fraction seulement de la surface de l'appartement, au lieu de la totalité. Ainsi se trouvera levé tout obstacle au maintien ou au développement des sous-locations consenties à des personnes seules, et spécialement à des étudiants.

INDUSTRIE ET COMMERCE

1195. — M. Pierre Villon expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que de nombreux artisans, aux prises avec les difficultés économiques, souhaiteraient être aidés par des études sur la modernisation de leur équipement, les marchés et les débouchés. Il lui demande si, à cet effet, il n'envisage pas la création, sur les plans national et départemental, de centres d'études techniques et économiques de l'artisanat, où siègeraient en majorité des artisans élus par leurs collègues. (*Question du 28 mai 1959.*)

Réponse. — Un arrêté interministériel en date du 6 avril 1956 a créé auprès de l'assemblée des présidents de chambres de métiers de France un établissement professionnel doté de la personnalité civile, dénommé Centre national d'études techniques et économiques de l'artisanat (C. N. E. T. E. A.). Cet organisme a pour objet d'effectuer toutes études ou actions tendant à organiser les entreprises artisanales, à les adapter aux techniques modernes et à développer leur expansion économique. Parmi les questions soumises à l'examen du centre, figure la création d'échelons régionaux et départementaux, qui n'ont pu encore être mis en place, par manque de moyens financiers. Mais, d'ores et déjà, plusieurs chambres de métiers ont organisé des services capables d'orienter et de conseiller les artisans et, s'inspirant des travaux poursuivis par la commission de l'artisanat ayant siégé dans le cadre du troisième plan de modernisation et d'équipement, ont procédé à des études sérieuses dans ce sens qui pourront efficacement contribuer à une décentralisation de l'actuel C. N. E. T. E. A.

INTERIEUR

1009. — M. Sagette expose à **M. le ministre de l'intérieur** le cas suivant: la ville de Pantin a pris possession, au mois d'avril 1954, d'un terrain pour y faire édifier des constructions par l'office municipal d'H. L. M. Les propriétaires avaient à l'époque donné leur accord à cette prise de possession sur la promesse que le prix, fixé à l'amiable, serait payé au plus tard le 31 décembre 1954, mais, ayant vainement attendu ce règlement pendant près de deux ans, ils dénoncèrent en 1957 l'accord intervenu, la ville n'ayant pas exécuté ses obligations, et signifièrent à cette dernière qu'il lui appartenait de poursuivre l'expropriation pour régulariser son emprise. Néanmoins, la ville de Pantin ne fit aucune diligence dans ce sens, et ce ne fut qu'au mois de mai 1958 que la commission d'évaluation fut saisie, à la suite des réclamations incessantes des intéressés; mais, à ce stade de la procédure, la commission déclara ne pouvoir statuer, la ville de Pantin ayant fait une erreur dans la désignation de la superficie expropriée, erreur grossière ne pouvant s'expliquer que par la volonté arrêtée de retarder la procédure. Depuis, la ville de Pantin n'a rien fait pour reprendre la procédure administrative, malgré l'insistance des propriétaires. Ceux-ci se sont alors trouvés contraints d'assigner la ville de Pantin devant le tribunal civil, tout en confirmant leur désir de trouver une solution amiable. Aucune réponse ne fut faite à ces propositions de règlement amiable et, à l'audience où fut appelée l'affaire, la ville de Pantin fit défaut, donnant ainsi une nouvelle preuve de sa mauvaise foi et de son intention d'entraver toute procédure par l'usage de tous les moyens dilatoires possibles. Il lui demande: 1° ce qu'il pense de pareils procédés employés par une administration publique, procédés qui aboutissent à une véritable spoliation et créent une situation de fait qui paraît absolument incompatible avec le statut des offices publics d'habitations à loyer modéré. En l'espèce, en effet, l'office municipal d'habitations à loyer modéré de Pantin a construit un immeuble sur le terrain en question dont il n'est pas légalement ou juridiquement propriétaire, et en perçoit les loyers depuis trois ans; 2° quelles mesures il compte prendre pour faire reconnaître les droits de citoyens spoliés, ceux-ci ne pouvant vaincre par les voies légales ordinaires la mauvaise volonté et l'inertie de l'administration municipale. (*Question du 14 mai 1959.*)

Réponse. — Ce terrain fait partie d'un ensemble que le conseil municipal de Pantin a décidé d'acquérir pour le compte de l'office municipal d'H. L. M., le 20 juin 1955, en vue d'y construire des logements. L'office a pris possession du terrain dès le mois d'avril 1954 à la suite d'un accord conclu avec les propriétaires selon lequel ils acceptaient le prix de 1.500 F le mètre carré pour une cession amiable à réaliser avant le 31 décembre 1954 et autorisaient ledit office à occuper le terrain immédiatement sous condition d'attribuer au gendre de la propriétaire un logement de quatre pièces dans un immeuble à construire par l'office. Bien que ce logement ait été effectivement attribué, l'acte de cession n'a pas été passé, l'un des consorts ayant refusé sa signature. La commune a donc entamé la procédure d'expropriation pour le compte de son office d'H. L. M. et la parcelle en question a figuré sur l'arrêté de cessibilité pris le 14 mai 1956 pour une superficie de 1.700 mètres carrés. Or, la superficie de la parcelle expropriée, telle qu'elle résulte des documents d'arpentage établis postérieurement, est de 1.808 mètres carrés; en raison de cette différence, le conservateur des hypothèques a refusé de transcrire l'ordonnance d'expropriation du 11 juin 1956. La commission arbitrale qui a statué sur l'ensemble de l'expropriation par décision du 9 mai 1957, n'a pu, de ce fait, fixer l'indemnité due aux intéressés. Le préfet de la Seine est maintenant en mesure de transmettre dans les plus brefs délais au tribunal de grande instance de la Seine la requête que vient de lui adresser la commune en vue de l'intervention d'une ordonnance rectificative et de la fixation de l'indemnité par la commission arbitrale. En raison du prix élevé des terrains et de l'importance des frais d'aménagement, il a été nécessaire, pour réaliser une opération plus rentable, de remanier le plan masse: la superficie à acquérir a été ramenée de 39.000 à 26.000 mètres carrés, et les 13.000 mètres carrés excédentaires doivent être cédés à la commune de Pantin pour des travaux municipaux (aménagement d'une place, d'une salle des fêtes et déplacement de l'église). La commune et l'office se trouvent ainsi amenés à répartir les dépenses d'acquisition, évaluées à 455 millions de francs environ, à concurrence de 300 millions de francs pour l'office et de 155 millions de francs pour la commune. La conclusion de l'emprunt communal paraît déjà très avancée et les fonds seront mis prochainement à la disposition de la commune qui les versera elle-même à l'office en vue de régler les indemnités d'expropriation. Les causes du retard survenu dans cette affaire proviennent: 1° du fait que les copropriétaires ont rompu l'engagement de cession amiable qui avait déjà reçu un commencement d'exécution en ce qui concerne la prise de posesssion du terrain et l'attribution d'un logement; 2° des difficultés nées de l'application de la nouvelle législation en matière de publicité foncière qui sont susceptibles d'avoir des répercussions sensibles sur le déroulement de la procédure d'expropriation; 3° de la modification, décidée en cours de procédure, du plan masse de l'opération d'ensemble; 4° des difficultés de financement d'une expropriation poursuivie par une commune pour le compte d'une autre collectivité. L'attention toute particulière du préfet de la Seine est appelée sur l'urgence que revêt cette affaire.

1344. — M. Boisdé expose à **M. le ministre de l'intérieur**: 1° que les pouvoirs et attributions d'un conseil municipal expirent le jour de l'installation du nouveau conseil élu et au plus tard dès l'élection du nouveau maire; 2° que, d'autre part, les indemnités de fonctions allouées par l'ancien conseil municipal n'ayant pas le caractère de traitement ou de salaire, ne sont pas, de droit, reconduites au profit du maire élu, voire réélu. Il lui demande si le nouveau conseil municipal doit, obligatoirement, même dans le cas de réélection du maire sortant, prendre une délibération accordant au nouveau maire l'indemnité de fonctions correspondant à la population de la commune; ou si cette indemnité est reconduite purement et simplement au profit du nouveau maire élu ou réélu, les crédits étant inscrits au budget, ce qui porterait atteinte aux droits des nouveaux élus municipaux, lesquels n'auraient ainsi la plénitude de leurs attributions que lors du vote du budget de 1960. (*Question du 5 juin 1959.*)

Réponse. — Aucune règle en vigueur n'oblige un conseil municipal nouvellement élu à statuer avant le vote du budget de l'année suivante sur le montant des indemnités de fonctions allouées au

maire; dans le cas où aucune délibération n'interviendrait à ce sujet, ce silence impliquerait l'intention du nouveau conseil municipal de maintenir les dispositions adoptés, pour l'année budgétaire en cours, par l'ancienne assemblée.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

984. — **Mme Jacqueline Patenôtre** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il ne serait pas possible d'envisager, pour la délivrance du certificat d'aptitude physique exigé pour l'admission aux écoles nationales d'officiers de la marine marchande, la possibilité d'accepter le port de verres correcteurs pour les différentes catégories de candidats: pont, machine ou radioélectricien. Les conditions d'acuité visuelle exigées sont assez sévères et le port de lunettes interdit. Cependant, dans certaines catégories de profession, à la Société nationale des chemins de fer français, notamment au service de la voie, le port de verres correcteurs a été admis. Ne semble-t-il pas possible, étant donné les récentes découvertes de verres cornéens et l'évolution de la technique de la correction de la vue, d'adoucir les conditions d'aptitude visuelle imposées et d'examiner les moyens d'améliorer l'admission des candidats à cette profession. (*Question du 14 mai 1959.*)

Réponse. — Les conditions d'acuité visuelle mises par la marine marchande à l'entrée dans ses écoles sont les suivantes: officiers de pont: 7/10 pour un œil, 6/10 pour l'autre; ou 9/10 pour un œil et 5/10 pour l'autre (correction non admise); officiers de la machine: 5/10 pour un œil, 2/10 pour l'autre (correction non admise à l'entrée dans la profession mais autorisation de porter des verres correcteurs si une baisse de l'acuité visuelle survient en cours de carrière); officier radioélectricien: 6/10 pour un œil, 4/10 pour l'autre (après correction s'il y a lieu). La correction par verres est donc admise, à l'entrée dans les écoles pour les radioélectriciens; en cours de carrière pour les officiers de la machine. Elle n'est pas autorisée pour les officiers de pont, en raison des exigences particulières de leur profession. En effet, il n'est pas possible d'admettre qu'un officier ayant la responsabilité de la conduite du navire puisse, en cas de perte, de bris ou d'intolérance de verres correcteurs, se trouver dans l'impossibilité matérielle, par suite d'une vue trop faible, de faire face immédiatement et dans toutes éventualités à une situation imprévue. Il apparaît donc que les conditions d'acuité visuelle exigées par la marine marchande des candidats à ses écoles ne sont pas particulièrement sévères. Elles sont même inférieures à celles de la marine nationale qui exige des officiers de pont 8/10 de chaque œil; ou 9/10 pour un œil et 7/10 pour l'autre (les verres correcteurs n'étant admis en aucun cas) et correspondent sensiblement aux conditions exigées par les autres nations maritimes.

Erratum

au compte rendu intégral de la 2e séance du 25 juin 1959

(Questions orales.)

Page 1076, 2e colonne, les questions orales: N° 1635 de M Pic à M. le ministre de l'agriculture; n° 1636 de M. Dalbos à M. le ministre du travail; n° 1637 de M. Chauvet à M. le ministre de l'industrie et du commerce,

portées, par suite d'une erreur matérielle dans la rubrique des questions orales avec débat, doivent être rétablies dans la rubrique des questions orales sans débat.

Ce numéro comporte le compte rendu des deux séances du lundi 29 juin 1959.

1re séance: page **1107**. — 2e séance: page **1131**

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.